

2025

Charte intercommunale de Logistique Urbaine Durable

LE
HAVRE
SEINE
MÉTROPOLE

Introduction

Souvent perçue comme une source de nuisances pour l'environnement urbain, la logistique est pourtant une fonction indispensable à la vitalité économique du territoire et à 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 ainsi que des marchandises intégrées aux processus de production des entreprises. Ils permettent, dans le même temps, de connecter le tissu productif local au reste du monde en assurant l'expédition des marchandises produites.

Aujourd'hui, ces acteurs sont plus que jamais confrontés à des **défis majeurs**.

En premier lieu, l'enjeu de la transition environnementale oblige la filière à adapter ses pratiques pour tendre vers la **sobriété énergétique et foncière, et la réduction des émissions** de polluants et gaz à effet de serre. Par ailleurs, 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) **amplifie les besoins en logistique et transport**.

Dès 2012, l'agglomération havraise a engagé une réflexion sur l'optimisation 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 traduit par l'aménagement de nombreuses aires de livraisons en 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 concrétiser 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.

La **présente Charte** concrétise cette ambition. Elle est le résultat d'un important travail **de diagnostic, de concertation et 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 formalisation de 10 actions au service d'une logistique performante d'un point de vue économique, serviciel et environnemental**.

Sommaire

1	La mobilité des marchandises sur le territoire	6
1.1	Le contexte logistique	6
1.2	Les enjeux logistiques	8
2	Une démarche partenariale	10
2.1	Une première mobilisation des acteurs	10
2.2	Les étapes de concertation	10
3	Engagement des signataires	11
3.1	Les principes partagés	11
3.2	Les partenaires signataires de la Charte dans sa première version	11
4	La Charte intercommunale de Logistique Urbaine Durable	12
5	Mise en œuvre de la Charte	14
5.1	Calendrier de mise en œuvre	14
5.2	Pilotage et instances de suivi	15
5.3	Évaluation	16
6	Annexes	17
6.1	Diagnostic détaillé	21
6.2	Fiches-actions	21
6.3	Contributeurs à l'élaboration de cette Charte	46





Charte intercommunale de Logistique Urbaine Durable

1/ La mobilité des marchandises sur le territoire

Les activités logistiques constituent un support à l'économie et plus globalement au fonctionnement du territoire, en alimentant l'ensemble des activités marchandes et non marchandes. Elles impliquent de recourir à du transport (caractérisé 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 livraison...).

1.1/ Le contexte logistique du territoire

6

Avec près de 267 000 habitants et 54 communes, Le Havre Seine Métropole figure parmi l'une des 30 plus grandes agglomérations françaises. Son **tissu économique est fortement influencé par la présence d'HAROPA PORT** qui confère au territoire une spécialisation marquée dans les secteurs du transport et de la logistique. La concentration d'emplois logistiques y est bien supérieure à des agglomérations de taille comparable, représentant 17 % de l'emploi total (soit 14 300 emplois), contre moins de 8 % à Rouen Métropole et 5 à 6 % dans les agglomérations non portuaires. Pourtant, si le Port gère des flux de marchandises par essence internationaux,

à l'échelle de la région parisienne et de l'Europe, **son activité est peu liée à la logistique locale**, c'est-à-dire aux activités desservant les autres établissements économiques (commerces, artisans, bureaux, industrie) et les habitants. Une part importante des flux de marchandises approvisionnant le territoire est **gérée depuis des bases logistiques localisées dans d'autres agglomérations régionales**, telles que Rouen ou Caen, entraînant ainsi des distances d'approche conséquentes pour les véhicules de livraison et d'enlèvement. En dehors de la zone portuaire, le territoire compte peu de sites de distribution, telles des filières de la messagerie et de l'express. Toutefois, on note de récents développements comme l'implantation de Chronopost sur la zone d'activités du Mesnil à Montivilliers.



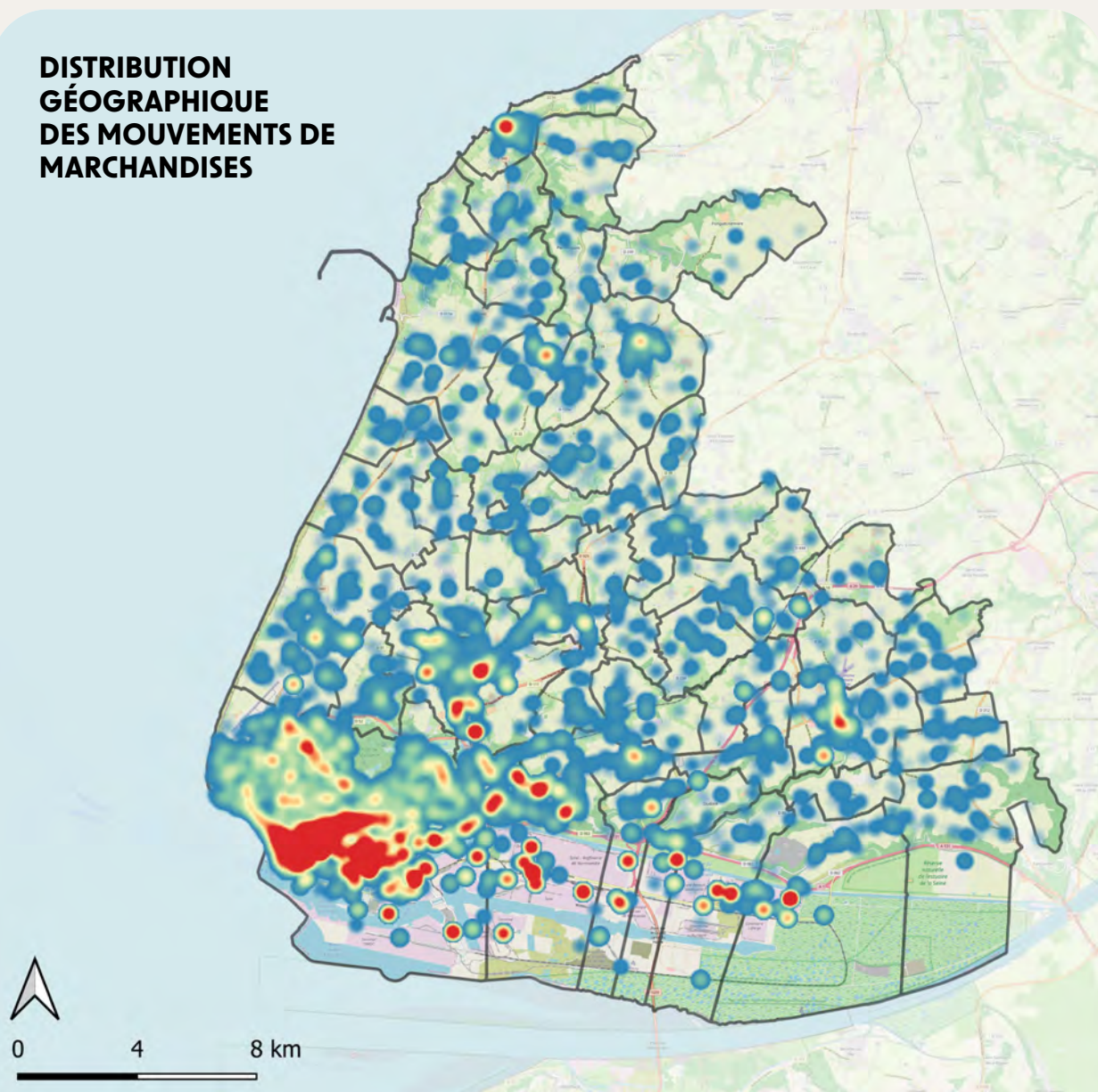
La répartition des mouvements de marchandises sur le territoire illustre la dualité entre la grande logistique internationale et la distribution locale. En effet, parmi les **122 600 mouvements de marchandises par semaine*** du territoire à destination des professionnels (livraisons ou enlèvements de marchandises auprès des établissements économiques du territoire), on observe que :

- **20 %** concernent l'**emprise portuaire** et ses flux internationaux, dont plus de 60 % en poids lourds.

- **49 %** ont lieu dans le **centre-ville du Havre**, qui concentre les activités commerciales, artisanales et de services, avec près de 70 % réalisés en véhicules utilitaires légers.

Du fait de son histoire et des choix d'aménagement opérés, le territoire du Havre dispose d'infrastructures routières largement dimensionnées. Cette configuration favorise l'accessibilité routière des marchandises, malgré la potentielle congestion liée aux heures de pointe.

DISTRIBUTION GÉOGRAPHIQUE DES MOUVEMENTS DE MARCHANDISES



Légende

□ Communes Le Havre Seine
Métropole

Mouvements de marchandises



it
Interface
Transport

Sources : Données Freturb, INSEE
Fond de carte : OpenStreetMap
Réalisation : Interface Transport, 2023

*Donnée issue d'une modélisation réalisée en 2023

1.2/ Les enjeux logistiques du territoire

La logistique urbaine et la mobilité des marchandises englobent, au sein des agglomérations, les fonctions d'approvisionnement et d'expédition auprès des commerces, bureaux, industries, artisans, services, administrations, mais également des habitants et des chantiers. Cette Charte, centrée sur les enjeux de distribution urbaine, exclut la dimension propre à HAROPA PORT et à ses activités internationales. Les objectifs et actions identifiés se focalisent avant tout sur la commune du Havre et son centre-ville, tout en intégrant les problématiques de desserte rencontrées sur d'autres pôles commerciaux et/ou touristiques, tels qu'Étretat et Montivilliers.

À l'issue du diagnostic et des échanges avec l'ensemble de l'écosystème marchandises du territoire, quatre enjeux structurants ont été formalisés. Ils dessinent les lignes directrices de la présente Charte intercommunale de logistique urbaine durable :

- **L'organisation territoriale de la logistique urbaine** : elle repose en partie sur des sites localisés à l'extérieur de l'agglomération, ce qui interroge le maillage des équipements logistiques en entrée de ville du Havre. Son optimisation vise à améliorer la distribution dans un tissu urbain dense et appelle une réflexion sur la mutualisation et la massification des flux originaires d'autres agglomérations, comme Rouen.
- **L'accueil des véhicules sur l'espace public** : malgré un maillage relativement dense en aires de livraisons, leur disponibilité limitée et un dimensionnement parfois insuffisant nécessitent une harmonisation des espaces ainsi qu'un meilleur contrôle des arrêts, afin de faciliter l'accès des livreurs.

- **Le développement d'une logistique plus vertueuse** : face à l'enjeu de transition de la filière, il est nécessaire d'accompagner l'émergence de nouveaux modèles logistiques. Ils permettront de proposer des alternatives aux carburants traditionnels et au mode uniquement routier.
- **La structuration d'une logistique alimentaire de proximité** : dans le cadre de son projet alimentaire territorial, Le Havre Seine Métropole ambitionne de développer une économie alimentaire locale, en accompagnant notamment les acteurs privés dans le développement d'outils dédiés à la transformation et à la logistique alimentaire de proximité.

267 000

Habitants



LE HAVRE

62 %

2 950

Licences de transport



DONT POIDS LOURDS 85 %

14 308

Emplois Logistiques



% EMPLOI TOTAL

17 %

1,6 million

de m² d'entrepôts de
plus de 5 000 m²
Port inclus



LE HAVRE

63 %

- Le port accueille de très importantes surfaces logistiques et continue de se développer
- Sur le territoire de la Communauté urbaine, très peu d'implantations logistiques pour la distribution urbaine, surtout pour la distribution alimentaire
- Des surfaces immobilières logistiques peu développées, des installations hors de la ville du Havre (Montivilliers)

161 900

Mouvements de
marchandises*
hebdomadaires



LE HAVRE

49 %

75 % en B2B**

25 % en B2C***

25 300

Mouvements de
marchandises*
hebdomadaires sur le port



% DU TOTAL B2B

20 %

9

Desserte du territoire facile dans l'ensemble

Inadaptation de nombreuses aires de livraison au Havre

Des réglementations à harmoniser entre communes, notamment sur la circulation des poids lourds

Un secteur de la distribution fortement dépendant d'implantations dans la Métropole de Rouen

20 150

Véhicules utilitaires
Légers et poids lourds



DONT POIDS LOURDS 12 %

- Des infrastructures multi-énergies à déployer et à mailler pour soutenir la décarbonation des organisations logistiques
- Potentiel de développement de la cyclo-logistique, appuyé sur les acteurs existants, pour le centre-ville du Havre
- Potentiel d'usage des infrastructures portuaires pour développer le report modal via la logistique urbaine fluviale

* Livraisons ou enlèvements de marchandises

** À destination d'établissements économiques

*** À destination des particuliers

2/ 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.

2.1/ Une première mobilisation des acteurs

La démarche InterLUD s'est inscrite dans un contexte d'élaboration ou de révision d'importants documents de planification territoriale : le PCAET (validé en 2024), le PLUi (2021-2025), le SCoT (entamé fin 2020) et le PDM (approuvé en 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 issus de 10 secteurs différents. Au total, 25 acteurs socio-économiques ont participé, 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 nombreux sujets ont pu être abordés au cours de ces rencontres : classification Crit'Air des véhicules, enjeux de la réglementation et du stationnement, aménagements en faveur de la cyclo-logistique, approvisionnement en énergies alternatives, espaces logistiques de proximité, etc.

2.2/ Les étapes de 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. Ces rencontres ont réuni 30 participants représentant une grande diversité d'acteurs : organisations professionnelles, logisticiens, transporteurs, grossistes, entreprises d'autres secteurs, chambres consulaires, acteurs associatifs, services de la collectivité et acteurs publics.

Un premier atelier, organisé le 2 juin 2023, visait à partager avec les participants les éléments du diagnostic, recueillir leurs attentes et idées, et définir les enjeux et objectifs autour de thématiques comme : les conditions de livraison en centre-ville, le développement d'une logistique vertueuse (transition énergétique et cyclo-logistique) et la structuration d'une logistique alimentaire de proximité. Cet atelier a permis de confirmer les constats et enjeux identifiés dans le diagnostic, tout en évoquant d'autres thématiques et pistes d'action à travailler dans le cadre la Charte de logistique urbaine, notamment les problématiques de livraison en centre-ville (concernant par exemple l'axe Briand/Joffre/Coty, au Havre).

Lors du **second atelier, organisé le 7 juillet 2023**, les actions à inscrire dans la Charte ont été approfondies et réparties autour de 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 réunion du 2 juin 2023 sous la forme d'une dizaine d'actions correspondant aux grandes thématiques de la concertation. Les participants ont voté l'adoption des actions couvrant les axes retenus et détaillées au point 6.2 de la présente Charte. Certaines, évoquées lors du premier atelier (développement des livraisons de nuit, expérimentation de dégroupages sur l'espace public) n'ont toutefois pas été sélectionnées.



3/ Engagement 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.

3.1/ Les principes partagés

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 la Communauté urbaine. Cette philosophie transparaît notamment dans son nouveau plan de mobilités, qui intègre la mise en œuvre de la présente Charte InterLUD depuis 2024. Ce volet marchandises s'articule avec l'un des grands objectifs du Plan de Mobilité 2024-2033 (PDM) : agir pour garantir un meilleur partage de la voirie pour tous les usagers et favoriser la cohabitation des 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 qu'elle contient. 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 au Comité des partenaires de la logistique urbaine durable qui sera chargé 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'exploitation 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, etc.).

3.2/ Les partenaires signataires de la Charte dans sa première version

Cette liste sera connue lors de l'événement de signature de la Charte, à l'automne 2025.

De nouveaux signataires pourront intégrer la démarche pendant la période de déploiement de la Charte. Ils s'engageront à adopter la Charte et contribueront à sa mise en œuvre.

4/ La charte intercommunale de Logistique Urbaine Durable

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 cyclo-logistique 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 cyclo-logistique, le financement (recours au programme ColisActiv') et les expérimentations de solutions innovantes sur l'espace public.

Action 4 : Favoriser la mutualisation du transport

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 permettront 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, favorisant 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 (Installations Terminales Embranchées, quais fluviaux), cette action s'attachera à identifier les sites à préserver pour tester 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 en amont portant sur les interfaces multimodales et les filières les plus à même de conduire un report modal. À 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

À 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 raccordées à une puissance électrique suffisante. Cette identification se fera en lien avec Haropa Port 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 livraison 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 Marché d'Intérêt National 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, 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.

5/ Mise en œuvre de la charte

5.1/ Calendrier de mise en œuvre

Le plan d'actions intégré dans cette Charte de logistique urbaine durable porte des changements concrets. Sa mise en application devra s'effectuer dans les dix années suivant la signature de la Charte. Le calendrier de mise en œuvre, détaillé pour chaque action, est prévisionnel et suscep-

tible d'être ajusté en fonction de divers paramètres comme une éventuelle incompatibilité avec la mise en œuvre d'une action associée, du fait des impératifs relatifs aux échéances politiques, ou des facteurs exogènes liés à des grands projets de la collectivité. Toutefois, la cohérence globale du processus de mise en œuvre restera assurée grâce aux composantes pérennes du pilotage et du suivi de la Charte.

	2024		2025		2026		après 2026	
	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2
Élaborer un schéma directeur des aires de livraison								
Mettre en place une réglementation et/ou des aménagements spécifiques sur les secteurs en tension								
Accompagner le développement de la cyclo-logistique sur le territoire								
Favoriser la mutualisation du transport notamment pour les flux venant de la métropole rouennaise								
Construire un schéma des stations d'avitaillement en carburant alternatif								
Préserver / renforcer les équipements permettant la distribution urbaine multimodale								
Développer un maillage foncier et immobilier logistique à l'échelle de l'aire urbaine								
Développer des micro-hubs logistiques pour la desserte du cœur urbain								
Développer les points de livraison hors domicile sur les secteurs insuffisamment dotés								
Créer un site dédié aux flux alimentaires de proximité / marché d'intérêt local								

5.2/ Pilotage et instances de suivi

Le Havre Seine Métropole s'engage à veiller à la mise en œuvre de la présente Charte, en assurant la coordination des différents acteurs et actions qui y sont définis. Par ailleurs, la Communauté urbaine instaurera une structure de gouvernance chargée de définir les instances de suivi et de validation de la Charte, conformément aux modalités exposées ci-dessous :

Des groupes de travail partenariaux seront réunis, conformément aux étapes de réalisation inscrites dans les fiches actions. Regroupant des acteurs pertinents et volontaires, ces groupes ad hoc ne seront pas pilotés par Le Havre Seine Métropole. En effet, certaines actions impliquent une prise d'initiative par l'écosystème local de la logistique, dans l'esprit du programme InTerLUD. Les groupes auront pour missions :

- D'apporter des éléments techniques aux actions validées par le Comité de Pilotage et définies par le Comité des Partenaires, en tenant compte du calendrier et du budget associé ;
- De rendre compte du suivi de l'avancement des actions au Comité des Partenaires.

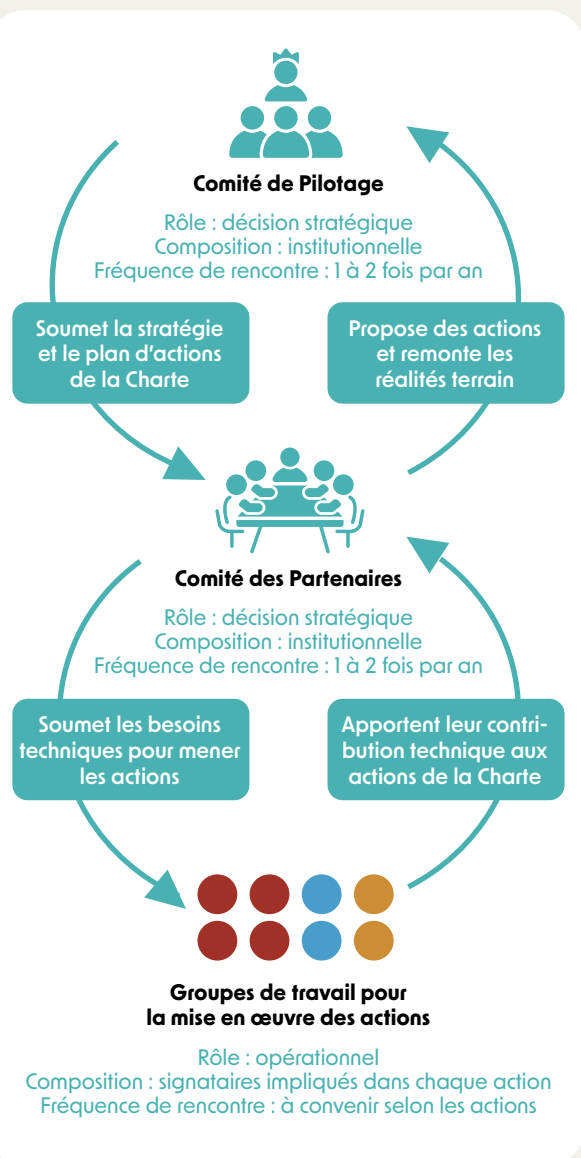


Le Comité des Partenaires de la logistique urbaine durable constituera une instance plénière de suivi, offrant à la Communauté urbaine et aux partenaires impliqués dans la mise en œuvre des actions de la Charte de rendre compte de l'avancement de leurs travaux. Ses missions incluront notamment :

- Proposer des actions au Comité de Pilotage ;
- Remonter les réalités du terrain au Comité de Pilotage ;
- Compléter et assurer le suivi de chaque fiche action ;
- Échanger avec les groupes de travail ;
- Participer éventuellement aux actions mises en œuvre dans la Charte ;
- Participer à la promotion de la logistique urbaine durable sur le territoire.

Le Comité de Pilotage, composé depuis l'élaboration de la Charte de plusieurs élus des collectivités partenaires et de leurs services, perdurera. Il sera chargé de :

- Définir et faire évoluer le plan d'actions de la Charte ;
- Faire le lien entre les enjeux et objectifs nationaux/ locaux et les actions de cette Charte ;
- Assurer la cohérence des actions de la Charte entre elles ;
- Valider les actions à mener, les calendriers et les budgets associés à la lumière, notamment, des ressources disponibles ;
- Garantir que les actions décidées soient menées.



5.3/ Évaluation

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

Les effets produits par les mesures mises en place (transition des motorisations, utilisation des aires de livraison, extension du parc d'entrepôts...) seront évalués sur la base des indicateurs identifiés au sein des fiches actions.

En cas de besoin, les services des collectivités pourront se réunir 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.

6/ Annexes

6.1/ Diagnostic détaillé

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

6.2/ Fiches-actions

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



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
(touristique, commercial)

Action 1

Élaborer 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 particuliers 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 certaines aires, en améliorant leur taux de rotation et en optimisant 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 réévalués, notamment à travers les perspectives offertes par la technologie (application d'horodage, 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 en cours : 18 000 € (tranche optionnelle de l'étude en cours)
- Mobilisation des acteurs impliqués dans la démarche par les services de la Communauté urbaine
- 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 livraison 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
- **2025-2026** : aménagement d'aires de livraison

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 Le Havre Seine Métropole

ÉTAPES 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 la Communauté urbaine). 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 Communauté urbaine (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 SUCCÈS

Risques

- Moyens de contrôle insuffisants.
- Sollicitation d'un panel non exhaustif d'opérateurs de transport.
- Contraintes liées au patrimoine architectural
- 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

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. Peut ainsi être citée la commune d'Étretat 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'espace public (piétons, cyclistes, transports en commun, VP et véhicules de livraison) sont réguliers.

L'objectif de cette action est de traduire les difficultés rencontrées sur ces sites en adaptations 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, une nouvelle réglementation sera mise en place et/ou des travaux d'aménagement seront réalisés.

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
- Étude 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



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

- **2026** : état des lieux et concertation avec les acteurs du transport, et définition de scénarios d'évolution de la réglementation
- **2027** : mise en œuvre de la réglementation et des aménagement le cas échéant

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

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

SOURCES INSPIRANTES

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

ÉTAPES 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 visés, 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 impliquées, mais aussi la Communauté urbaine et les autres municipalités.

Étape 5 : Présentation du cadre réglementaire envisagé aux acteurs économiques.

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS

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

26

Action 3

Accompagner le
développement de la cyclo-
logistique sur le territoire

Action 4

Favoriser la mutualisation
du transport

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 cyclo-logistique sur le territoire

OBJECTIF DE L'ACTION

Silencieuse, peu encombrante et non polluante, la cyclo-logistique 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 cyclo-logistique, 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.

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 cyclo-logistique

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- Plan stratégique vélo : réunions, investissements dédiés
- Financement ColisActiv' : jusqu'à fin 2025 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 cyclo-logistique



INDICATEURS DE SUIVI

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

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- **2025/mi-2026 :**
phases d'études et d'accompagnements
- **À partir de mi-2026 :**
expérimentation d'un espace logistique de proximité

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 cyclo-logistique dans des services de la Communauté urbaine (services déchets et voiries) et de la ville du Havre (livraison de repas aux écoles)
- Ruhe éphémère à Lyon
- CMA du Rhône : conseil à la mobilité artisanale dans le cadre de la ZFE-m

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

Volet 1 : Intégration des enjeux logistiques dans le plan stratégique vélo

Diagnostic de la cyclabilité marchandise 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 (PLUi, PDM, plan de circulation).

Mise en œuvre des travaux d'aménagement sur les points durs.

Volet 2 : Stratégie des entreprises

Étudier la mise en œuvre de prestations d'expertise et de conseil de la part de l'écosystème vélo et/ou des organismes consultatifs (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 : Évaluer 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 SUCCÈS

Risques

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

Succès

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

Action 4

Favoriser la mutualisation du transport

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. À cette fin, l'intervention d'acteurs rassemblant plusieurs opérateurs logistiques serait intéressante (Logistique Seine Normandie, association d'entreprises sur une zone d'activités).

Il sera nécessaire d'établir un diagnostic partagé sur l'intérêt et les freins à lever pour la mutualisation, afin d'identifier le réel volume de flux mutualisables et 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 en 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.

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 / LEVIER

> ACTION 8

30



INDICATEURS DE SUIVI

- Volume de marchandises mutualisé

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- **2025-2026** : lancement des réflexions et collecte de données
- **2027** : expérimentation d'un service de livraison mutualisé

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- Le Havre Seine Métropole

SOURCES INSPIRANTES

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

ÉTAPES 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 opérateurs 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 SUCCÈS

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 Espace Logistique Urbain 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 du Havre qui poussera les acteurs à se réorganiser.

Action 5

Construire un schéma des stations d'avitaillement en carburants alternatifs

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 I (3 % en Normandie) et seulement 35 % de poids lourds (PL) Crit'Air 3, 4, 5 et non catégorisés (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 Communauté urbaine bénéficie déjà de cette sécurisation minimale de l'approvisionnement, avec trois stations GNV toutes situées sur le port. En revanche, une seule station fournissant de l'hydrogène est aujourd'hui opérationnelle, à Octeville-sur-Mer.

L'objectif de cette action est donc de prolonger le déploiement de solutions d'avitaillement / rechargement 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.

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

- Étude 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



INDICATEURS DE SUIVI

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

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- **2026** : lancement des études de besoins et de maillage
- **2027** : étude de la mise en œuvre de sites d'approvisionnement

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

ÉTAPES 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 : Établissement 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. Cette étape nécessite d'aborder les points suivants :

- 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 avec les énergies alternatives,
- Identifier les espaces 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 SUCCÈS

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 insuffisante des motorisations.
- 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

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 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 de 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 Reinhardt qui permettra peut-être d'identifier un usage 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 consistera ensuite à déterminer 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 conduit auprès des entreprises disposant d'interfaces multimodales non utilisées.

PARTIES PRENANTES

Animateur / Coordinateur de l'action

- Le Havre Seine Métropole

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- Port du Havre / HAROPA PORT
- SNCF Réseau

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

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



INDICATEURS DE SUIVI

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

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- **2026** : lancement des réflexions
- **2027** : expérimentation

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- Le Havre Seine Métropole

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

ÉTAPES 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 Reinhardt, 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 d'HAROPA PORT : surcoût lié à la manutention par les dockers et absence de base en 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 SUCCÈS

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

36

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)

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.

À 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.

Dans le cadre de cette action, le rôle du Port du Havre pourrait être interrogé afin d'identifier dans quelle mesure des fonciers portuaires pourraient accueillir des sites de distribution locaux, en complément 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.

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
- HAROPA PORT

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

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

ACTIONS COMBINÉES / LEVIERS

> ACTION 8



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.
- **2026-2027** : lancement des réflexions

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

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

Étape 1 : Identification d'emprises foncières permettant l'accueil de plateformes de distribution, de messagerie, ou de commerce de 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'infrastructures multimodales....

Étape 2 : Travailler avec HAROPA PORT 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 le Havre Seine Métropole.

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 SUCCÈS

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

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-hubs 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 en amont dans des véhicules de plus grand gabarit / PTAC ; puis en utilisant à l'inverse, en aval des micro-hubs, 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 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 est d'accompagner le déploiement de ces sites pour augmenter la part des marchandises transitant par ces chaînes logistiques plus vertueuses. 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 maintenance...). Aussi la réussite de cette action peut être également 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-hubs.

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
- HAROPA PORT

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

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

ACTIONS COMBINÉES / LEVIERS

> ACTION 3

> ACTION 7



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 livraisons réalisées à partir de micro-hubs

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- Nécessaire harmonisation avec les grandes étapes d'élaboration et de modification des documents d'urbanisme de la Communauté urbaine.
- **2026** : études de marché
- **2027** : lancement d'un AMI

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

ÉTAPES 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 sanctuariser 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 SUCCÈS

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 pertinents 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-hubs sur le territoire.
- Conditions de mise à disposition (loyer, bail de courte durée) favorables 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

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 inscrits 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.

PARTIES PRENANTES

Animateur / Coordinateur de l'action

- Communauté urbaine 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

- Étude de l'organisation actuelle
de la livraison hors domicile
et réalisation d'un schéma
directeur des points-relais :
40 000€ (en cours).



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** : lancement des études (schéma directeur des points-relais)
- **2026** : mise en place d'un pilote le cas échéant

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

ÉTAPES 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 SUCCÈS

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.
- Apporter à certains commerces une nouvelle clientèle qui découvre la boutique en réceptionnant / déposant un colis pour le cas des points relais.

Action 10

Étudier la création d'un site dédié aux flux alimentaires de proximité / Marché d'Intérêt Local

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 (cafés 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 Communauté urbaine 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.

Ces dernières années, certains services ont vu le jour, basés, par exemple, sur la mutualisation de transport entre des flux originaires ou à 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 maraîchères 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...).

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

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



INDICATEURS DE SUIVI

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

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- **2024** : étude de faisabilité
- **2025/mi-2026** : lancement des réflexions pour une expérimentation

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- Le Havre Seine Métropole
- Pôle métropolitain de l'estuaire de la Seine
- Départements de la Seine-Maritime et de l'Eure

SOURCES INSPIRANTES

- Mauges communauté : étude 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

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

Étape 1 : Étude 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 : Évaluation de l'expérimentation.

Étape 4 : Étude de faisabilité de l'implantation d'une plateforme dédiée aux Circuits Courts Alimentaires de Proximité 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 SUCCÈS

Risques

- Difficultés à mobiliser les producteurs qui ont déjà leur propre système de fonctionnement / livraison.
- Émergence 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 Égalim.
- Financement européen potentiels (FEADER).

6.3/ 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 à l'état des lieux préalable et leur implication constante au sein des ateliers de concertation.

Transport et logistique

- Chronopost
- Ciblex Rouen
- Sogestran
- Dachser
- DB Schenker
- Fedex Rouen Le Havre
- FNTR Normandie
- DHL
- DPD
- Geodis
- Heppner
- La Poste
- La Roue Libre
- Le Havre Courses
- Logistique Seine Normandie
- OTRE Normandie
- Stef Rouen
- STG
- TLF
- Toutenvélo Le Havre
- Transport Duboc
- Transrégion Services
- UPS
- Urby
- XP Log
- Ziegler Trans Service

Transport de gros

- Benoist-Lair (Les Grossistes Alimentaires de France-CGF)
- CERP Rouen (CSRP-CGF)
- France Boissons
- France Frais Val de Seine
- Grosdoit
- Lyreco France
- Proxiboissons
- TerreAzur (UNCGL-CGF)

Commerce et associations locales

- Association de Commerçants du Rond-Point
- Association de Commerçants Thiers-Coty

Artisanat, bâtiment et travaux publics

- Chambre des Métiers et de l'Artisanat
- FFB Seine-Maritime
- FRTF

Partenaires et fonctions support

- ENGIE
- GRDF
- HAROPA PORT
- Véolia
- VNF

Commerce de détail et grande distribution

- Carrefour

Déchets et économie circulaire

- FEDEREC
- Les Alchimistes (ex-BinHappy)



lehavreseinemetropole.fr