Département du Pas-de-Calais

Arrondissement de BETHUNE

Extrait du Registre des Délibérations

du Conseil Communautaire

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE BETHUNE-BRUAY, ARTOIS LYS ROMANE

-ooOoo---

Le mardi 23 juin 2026, à 18 H 30, le Conseil Communautaire s'est réuni, à la salle Olof Palme de Béthune, sous la Présidence de Monsieur GACQUERRE Olivier, Président de la Communauté d'agglomération de Béthune-Bruay, Artois-Lys Romane en suite d'une convocation en date du 17 juin 2026, dont un exemplaire a été affiché à l'Hôtel Communautaire.

ETAIENT PRESENTS :

GACQUERRE Olivier, LECONTE Maurice, BOSSART Steve, SOUILLIART Virginie, LEMOINE Jacky, DEROUBAIX Hervé, SCAILLIEREZ Philippe, MACKE Jean-Marie, CARRÉ Nicolas, THELLIER David, HELLEBOID Bénédicte, MARIINI Laëtitia, DE CARRION Alain, IDZIAK Ludovic, MARCELLAK Serge, BASSOM Françoise, BECUWE Pierre, BIALON Perrine, CASTELL Jean-François, COCQ Bertrand, DARRAS Sébastien, DECOURCELLE Catherine, DELBECQUE Benoît, DUBY Sophie, DUHAMEL Marie-Claude, DUPONT Jean-Michel, FIGENWALD Arnaud, FOUCAULT Grégory, GIBSON Pierre-Emmanuel, JOMBART Simon, JURCZYK Jean-François, LECLERCQ Odile, LOISON Jasmine, MULLET Rosemonde, OPIGEZ Dorothée, PETIT Céline, POIRÉ Laurent, ROBIQUET Tanguy, ROSE Sylvie, STACH Grégory, ALLOUCHERIE Sandrine, ANTKOWIAK Corinne, BAJEUX Alain, BAJEUX Samuel, BARROIS Alain, AIMAR Nicolas, PRUVOST Stéphanie, BERTOUX Maryse, BLOCH Karine, BOMMART Émilie, BOQUILLON Marcel, BOULART Annie, BRAEM Christel, BRÉHON Jean-Charles, CARINCOTTE Annie-Claude, CARPENTIER Arnaud (jusqu'à la question 23), CLAIRET Dany (jusqu'à la question 23), COURTIN Samuel, CRESPEL Bérengère, CRETEL Didier, DA SILVA Franck, DEBAECKER Olivier, DELEPINE Michèle, DÉON Fabrice, DERAMAUX Martine, DERICQUEBOURG Daniel, DESSE Jean-Michel, DIERS Véronique, DUBART Alain-Eric, DUBOIS Carole, DUCROCQ Alain, DUHAUT Mickael, DUMUR Lucile, ÉLAZOUZI Hakim (à partir de la question 2), ÉRALDI Raphaël, ÉVRARD Jules, FRAPPÉ Thierry, DELRUE Christian, GLUSZAK Franck, HANNEBICQ Franck, HARLÉ Martine, HERTOGH Chloé, HEUGUE Éric, HOCQ René, HUCHETTE Clément, KWARTNIK Pierre (jusqu'à la question 16), LECOCQ Bernadette, LECOMTE Alexis, LEGAY Stéphanie, LEROUX David, LEVEUGLE Emmanuelle (à partir de la question 2), LOISEAU Ginette, LOISEL Peggy, MAESEELE Alexandre, MAHAUT Jurgen, MALADRY Blandine, MARLES Michel, MOREAU Mason, MORIEN Patrick, PAJOT Ludovic, PATOUX Gauthier, PATOUX Joël, PÉDRINI Lélio, PÉREIRA Fabrice, CARON David, BOULET David, PONCHANT Béatrice, PRUVOST Marcel, ROHART Sylvain, SWITALSKI Jacques, TAVERNIER Delphine, THIRY Steven, VERDOUCQ Gaëtan, VERWAERDE Patrick, VIVIER Ewa, VOISEUX Dominique, WILLEMAND Isabelle, WILLERY Ludovic, YVAIN Dominique, ZAJAC Monique

PROCURATIONS :

DAGBERT Julien donne procuration à WILLEMAND Isabelle, GAQUÈRE Raymond donne procuration à BECUWE Pierre, DEBAS Gregory donne procuration à PETIT Céline, DELPLACE Jean-François donne procuration à COCQ Bertrand, DIA Fatimata donne procuration à ÉLAZOUZI Hakim (à partir de la question 2), DISSAUX Thierry donne procuration à MARCELLAK Serge, DOMART Sylvie donne procuration à LEROUX David, DUMONT Gérard donne procuration à LECONTE Maurice, GAROT Line donne procuration à DELEPINE Michèle, HENNEBELLE André donne procuration à DEROUBAIX Hervé, LEGRAND Jean-Michel donne procuration à HERTOGH Chloé, LEMATTRE Florence donne procuration à BOSSART Steve, MONTEWIS Arnaud donne procuration à PRUVOST Marcel, PREIN Eric donne procuration à ROBIQUET Tanguy, PRUD'HOMME Sandrine donne procuration à BOMMART Émilie, RENAUT Cédric donne procuration à MAESEELE Alexandre, ROUSSEL Bruno donne procuration à PAJOT Ludovic, SCALONE Jean-Pascal donne procuration à GACQUERRE Olivier, SGARD Alain donne procuration à VERWAERDE Patrick, TOURBIER Laurie donne procuration à HUCHETTE Clément, TRACHÉ Bruno donne procuration à DUPONT Jean-Michel

ETAIENT ABSENTS EXCUSES :

BLOQUET Perrine, BURMER Véronique, DEBUSNE Emmanuelle, DELECOURT Dominique, DESCAMPS Nicolas, DUBOIS Bruno, FLAHAUT Jacques, FLAHAUT Karine, HERBAUT Emmanuel, MASSART Yvon, PRÉVOST Denis

Madame DUHAMEL Marie-Claude est élue Secrétaire,

La séance est ouverte,

Communauté d'Agglomération
Béthune-Bruay
Artois Lys Romane

N° 2026/CC091.

Communauté d'Agglomération de Béthune-Bruay, Artois-Lys Romane,

DELIBERATION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE
23 juin 2026

MOBILITÉ DURABLE

LOGISTIQUE URBAINE DURABLE
APPROBATION DE LA CHARTE INTERLUD +

Monsieur le Président expose à l'Assemblée les éléments suivants :

« Vu le Projet de Territoire, approuvé par délibération n°2022/CC136 du Conseil Communautaire du 06 décembre 2022 :

Priorité n° 2 : S'adapter aux conséquences du changement climatique et protéger la nature.

Enjeu : Réduire sensiblement la part modale de la voiture individuelle grâce aux transports collectifs, connectés, autonomes, partagés et solidaires.

Par délibération n° 2024/CC070 du 25 juin 2024, le Conseil communautaire a validé son engagement dans la mise en œuvre du programme Interlud, en validant la convention de partenariat avec le CEREMA, ROZO et LLC (Logistic Low Carbon), 2 bureaux d'étude partenaires du programme national, et Artois Mobilités. Pour rappel, le programme Interlud vise à accompagner les EPCI dans l'organisation d'espaces de dialogue entre acteurs publics et acteurs économiques afin de mettre en place des actions pour réduire l'impact environnemental de la logistique en ville.

Un premier diagnostic établi par AULA à partir des données et études disponibles sur le territoire a permis d'esquisser les enjeux. Interface Transport, le bureau d'études recruté avec le soutien financier du programme Interlud+ et d'Artois Mobilités, a approfondi le diagnostic par des enquêtes sur le terrain au cœur des polarités des 7 bassins de vie du territoire et des échanges avec les communes concernées. A travers 2 ateliers réunissant une trentaine d'acteurs économiques de la logistique, chercheurs, collectivités…, les enjeux ont pu être précisés et regroupés autour de 3 grands thèmes : la réglementation locale de la logistique urbaine, le report modal vers le fluvial, les actions alternatives ciblées sur des secteurs d'activités (BTP, Économie circulaire, agroalimentaire). Les participants ont ainsi pu faire émerger 25 actions qui ont ensuite été passées au crible d'une grille d'analyse de leur impact et de leur faisabilité, pour finalement n'en retenir qu'une dizaine, constituant la structure de la Charte LUD+, objet de la présente délibération et ci-annexée.

Parmi les 10 actions retenues, 06 feront l'objet d'un accompagnement complémentaire du programme Interlud+ à leur mise en œuvre, notamment sur le plan financier, nécessitant un avenant à la convention initiale, objet d'une seconde délibération. Par ailleurs, l'une des actions visant la numérisation des actes réglementaires des communes concernant les transports de marchandises (arrêtés d'interdiction de circulation et aires de livraison) sera portée dans le cadre d'un programme national expérimental, Digilog, né du programme Interlud+, et qui aura pour objet de constituer une plateforme numérique nationale de la réglementation locale ciblant la logistique urbaine pour alimenter les outils numériques de navigation routière et conforter ainsi le respect de la réglementation. Cette action fait également l'objet d'un avenant à la convention initiale.

Afin d'assurer une poursuite de la dynamique locale d'échanges entre acteurs économiques et publics autour de la logistique urbaine, il est proposé à l'Assemblée de pérenniser le comité des partenaires, constitué pour initier la démarche, en un comité local LUD+ qui assurera le suivi de la mise en œuvre de la Charte LUD+, de valider le plan d'actions sur la logistique urbaine durable incarné par la Charte LUD+ et autoriser le Président, le Vice-président délégué ou le Conseiller délégué à signer la charte LUD+ ainsi que tout document s'y rapportant, y compris toute demande de financement des actions intégrées dans la charte. »

Monsieur le Président demande à l'Assemblée de bien vouloir se prononcer,

Sur proposition de son Président,
Le Conseil communautaire,
A la majorité absolue,

VALIDE le plan d'actions sur la logistique urbaine durable incarné par la Charte LUD+,

AUTORISE le Président, le Vice-président délégué ou le Conseiller délégué à signer la charte LUD+ ainsi que tout document s'y rapportant, y compris toute demande de financement des actions intégrées dans la charte.

INFORME que cette délibération peut faire l'objet d'un recours gracieux par saisine de son auteur ou d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Lille, dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

Ainsi fait et délibéré les jours, mois et an susdits,
Ont signé au registre des délibérations les membres présents,
Pour extrait conforme,
Par délégation du Président,
Le Conseiller délégué,



DARRAS Sébastien

Certifié exécutoire par le Président
Compte tenu de la réception en
Sous-préfecture le : 30 JUIN 2026

Et de la publication le : 30 JUIN 2026
Par délégation du Président,
Le Conseiller délégué,



DARRAS Sébastien

Communauté d'Agglomération
Béthune-Bruay
Artois Lys Romane

Charte de logistique urbaine durable

2026

Rédigé par	FPI / CRE	**Date**	14/11/2025
Validé par	KPE	Version	V0.1

Interface Transport –- 20 rue Eugène Deruelle, 69 003 LYON
contact@interface-transport.com - www.interface-transport.com

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 DE LA CABBALR 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 16

6.1 CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE 16

6.2 PILOTAGE ET INSTANCES DE SUIVI 16

6.3 EVALUATION 17

7 ACTEURS SIGNATAIRES DE LA CHARTE 18

8 ANNEXES 19

8.1 DIAGNOSTIC DETAILLE 19

8.2 FICHES-ACTIONS 19

8.3 CONTRIBUTEURS A L'ELABORATION DE CETTE CHARTE 19

1 EDITO

La Communauté d'Agglomération de Béthune Bruay Artois Lys Romane 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. Il s'agit d'un programme national financé par le dispositif des Certificats d'Economies d'Energies (CEE) se déployant de 2023 à 2026

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

Les enjeux d'une charte de logistique urbaine durable pour le territoire sont multiples :

Environnementaux :

- Fluidifier la circulation,
- Réduire le bruit,
- Préserver la qualité de l'air,
- Diminuer les émissions de gaz à effet de serre
- 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 se traduisent également dans les différents documents stratégiques de l'agglomération telles que le Projet de Territoire « L'Agglo 100 % durable », le Scot, le futur PLUiH, le PCAET... . Grâce à Interlud+, un nouveau dialogue s'est engagé avec les différentes parties prenantes, publiques et privées, de la logistique urbaine sur notre territoire qui a abouti à cette Charte. La Communauté d'Agglomération veillera à ce que cet espace de dialogue continue pour assurer un suivi du plan d'actions issu de la Charte et son enrichissement potentiel à l'avenir.

Olivier GACQUERRE, Président

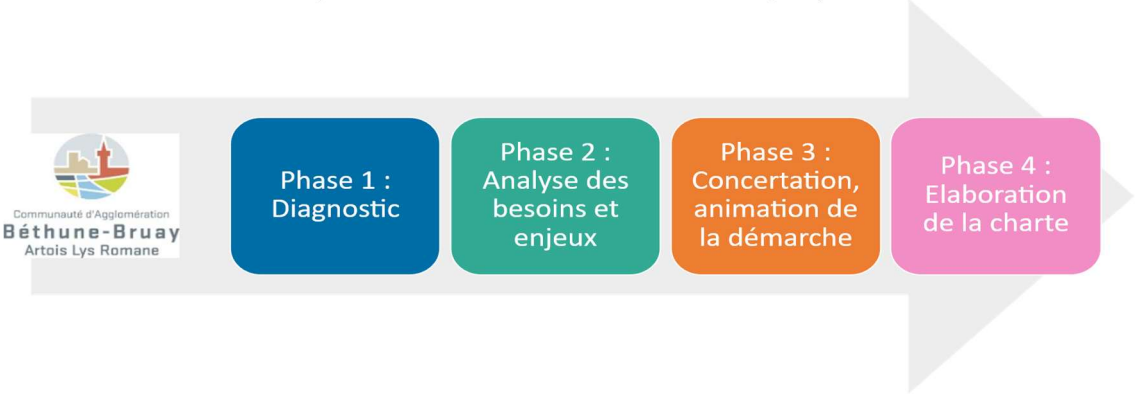
2 PREAMBULE

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

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

En 2024, la CABBALR a décidé de s'engager dans le programme national InTerLUD+, porté notamment par le Cerema et Logistic Low Carbon. Cette démarche a permis à la CABBALR de traduire en actes sa volonté d'**accompagner le développement d'une logistique urbaine durable** sur son territoire, aux côtés des acteurs du secteur, des communes et des partenaires institutionnels.

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



La **présente Charte** concrétise cette ambition. Elle est le résultat d'un important travail de **diagnostic** puis de **co-construction** avec les acteurs économiques du territoire. Son objectif est d'**œuvrer collectivement au déploiement d'une logistique urbaine plus durable sur le territoire de la CABBALR (Communauté d'Agglomération Béthune-Bruay Artois Lys Romane), 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

La Communauté d'Agglomération de Béthune-Bruay Artois Lys Romane (CABBALR) est un des plus vastes ensembles intercommunaux de France, située dans le département du Pas-de-Calais et la région Hauts-de-France. Elle est le fruit de la fusion de la Communauté d'agglomération Artois Comm. et des communautés de communes Artois-Lys et Artois Flandres en 2017. L'intercommunalité regroupe 100 communes pour près de 280 000 habitants sur un territoire d'environ 646 km² à caractère rural très marqué (62 communes de moins de 2 000 habitants).

La Communauté d'Agglomération est un territoire multipolaire, organisé en **7 bassins de vie** structurés par des polarités de catégorie structurante (Béthune) et intermédiaires telles que Bruay, Lillers, Isbergues, Est Artois, Noeux les Mines et Auchel. Elle est placée à une position stratégique et de nombreux flux logistiques y transitent avec l'autoroute A26 et le Canal d'Aire. L'agglomération de Béthune-Bruay compte 43 zones d'activités économiques sur son territoire.

Du fait de son positionnement à moins de 40 km de Lille, nombre de flux de marchandises desservant le territoire arrivent directement de plateformes positionnées sur la métropole lilloise. Ainsi, la majorité du trafic de poids lourds sur le territoire se situe sur l'A26 qui traverse le territoire. Les acteurs de la logistique urbaine sont rarement implantés sur les ZA du territoire à l'exception de quelques acteurs comme DPD, ID Logistic…

Le territoire de la CABBALR a un positionnement stratégique pour le transport fluvial car il est traversé par le Canal d'Aire qui fait la jonction entre le grand port maritime de Dunkerque,le port de Lille.et demain, avec la construction du Canal Seine Nord Europe, le Bassin parisien et la vallée de la Seine. En outre, le territoire dispose d'équipements avec des réserves de capacité (port et quai actifs permettant l'accueil de péniches grand gabarit), du foncier disponible bord à voie d'eau, une bonne desserte routière et ferroviaire, et une volonté publique partenariale (convention CABBALR-VNF) sur les activités fluviales. Le territoire de la CABBALR paraît ainsi attractif pour le développement du fluvial.

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 la **commune de Béthune** mais traitent également des problématiques de desserte rencontrées sur **l'ensemble des polarités des 6 autres bassins de vie (Auchel, Lillers, Isbergues, Bruay la Buissière, Noeux les Mines, Douvrin/Billy Berclau)**.

4 LA MOBILITE DES MARCHANDISES SUR LE TERRITOIRE DE LA CABBALR

4.1 Le contexte logistique du territoire

Le territoire de la CABBALR est situé sur la « dorsale logistique » (dans l'aire d'attraction de l'axe Lille-Paris-Lyon-Marseille), ce qui lui offre historiquement une forte attractivité pour l'implantation d'acteurs industriels et logistique. Initialement, le secteur industriel était plus développé sur les ZA de la CABBALR. Toutefois, le phénomène de désindustrialisation qu'a connu la région et l'évolution des modes de consommation ont ouvert des perspectives de développement des activités de logistique et transport ces 20 dernières années.

4.2 Les enjeux logistiques du territoire

Quatre 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 :**

- **Réglementation et organisation des livraisons**. Les 2 centralités principales de la CABBALR, Béthune et Bruay-la-Buissière, n'ont pas de problématiques majeures d'accessibilité. En outre, le maillage d'aires de livraison est jugé satisfaisant avec toutefois une problématique de conformité du marquage et d'ergonomie pour les livreurs. De plus, il a été constaté une nécessité d'harmonisation entre les arrêtés pris par les communes et la signalisation verticale implantée. Enfin, un enjeu de collecte et de numérisation sur l'ensemble des communes de la CABBALR a émergé.

- **Organisation territoriale de la logistique**. Le territoire a une orientation industrielle marquée qui se retrouve dans sa stratégie de développement territorial. A contrario, il a été constaté une sous-représentation des acteurs de la distribution urbaine qui interviennent souvent depuis la métropole lilloise située à une trentaine de kilomètres. Enfin, peu d'enjeux sont présents sur le territoire pour desservir les centre-bourgs.

- **Transition vers une logistique plus durable**. Le parc véhicule est majoritairement ancien avec une motorisation diesel, et ce dans des proportions supérieures aux moyennes locales et nationales. Pour faciliter la transition des flottes sur le territoire, une mise en réflexion du maillage en station apparaît particulièrement utile.

- **Développement multimodal avec le fluvial comme opportunité.** Cet enjeu du développement et du report modal fluvial repose sur plusieurs leviers potentiels identifiés : une préservation du foncier logistique bord à voie d'eau pour les projets intégrant une dimension fluviale, la nécessité de mobiliser les acteurs du territoire autour de ce sujet notamment pour créer des synergies entre projets, l'opportunité de pouvoir mobiliser enfin des soutiens financiers pour accompagner les démarches identifiées.

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 la CABBALR et un écosystème d'acteurs privés et institutionnels du territoire. Cette co-construction, fruit d'une volonté mutuelle de la collectivité et des professionnels faisant valoir leur expérience et leur vision, est également l'un des éléments cardinaux du programme national InterLUD.

La démarche InterLUD+ s'est inscrite dans un contexte d'élaboration ou de révision d'importants documents de planification territoriale : le PCAET (2020),le projet de territoire « 2022/2032 – L'Agglo 100 % durable », le SCOT de l'Artois révisé en 2025 et le futur PLUiH

La concertation

L'élaboration partenariale de la charte de logistique urbaine s'est poursuivie avec une phase de concertation, qui s'est tenue courant de l'été 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 18 juin 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 des conditions de livraison en centre-ville, du développement du report modal et des activités urbaines et organisations logistiques alternatives (optimisation des organisations logistiques avec des outils digitaux, développement de la cyclo-logistique, utilisation de carburants alternatifs, …).

Ce premier atelier a permis de confirmer les constats et enjeux décrits dans le diagnostic, mais aussi d'évoquer d'autres thématiques et pistes d'action à travailler dans le cadre la charte de logistique urbaine comme les problématiques du stationnement de poids-lourds en repos sur des espaces publics non adaptés (ex : Lillers, Calonne-Ricouart).

Au cours du **second atelier organisé le 3 juillet 2025,** les actions à inscrire dans la Charte ont été approfondies et réparties en 3 axes thématiques :

- Réglementation et aires de livraison
- Report modal

- Activités urbaines et organisations logistiques alternatives.

Cet atelier a permis de formaliser les orientations esquissées lors de la première réunion du 18 juin sous la forme d'une dizaine d'actions correspondant aux grandes thématiques de la concertation. Pour tous les axes retenus, les actions ont été adoptées par des votes (et sont détaillées au point 5.3 de la présente charte). Certaines actions évoquées lors du premier atelier (accompagner l'essor du recours aux consignes, développer les infrastructures portuaires actuelles ou encore développer les flux mixtes fret/voyageurs) n'ont pas été retenues par les participants.

5.2 Engagements des signataires

La mise en œuvre de cette Charte en faveur tant des professionnels intervenant sur le territoire que de ses habitants, requiert nécessairement l'implication sur le long terme de cet écosystème partenarial. C'est pourquoi les signataires, au premier rang desquels la CABBALR, 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 la CABBALR.

Les signataires de la Charte pilotée par la CABBALR 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'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…)

5.3 Présentation du plan d'action coconstruit

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

Axe 1 : Réglementation et aires de livraison

Action 1 : *Vers un Schéma Directeur des Aires de Livraisons (SDAL) pour une meilleure connaissance du maillage*

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. A noter que ce diagnostic sera réalisé via la démarche DigiLog (Action 1).

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 : *Accélérer la digitalisation de la logistique urbaine durable au travers de la démarche DigiLog*

Le projet DigiLog, volet du programme national InterLUD+, vise à numériser et centraliser l'ensemble de la réglementation du transport de marchandises (circulation et stationnement) sur une base de données nationale en open data, la plateforme DiaLog à laquelle pourront s'alimenter les applications de navigation routière.

Dans le cadre de ce projet, une collecte et numérisation des arrêtés permanents liés au transport de marchandises sont effectuées pour être par la suite téléversés sur la plateforme DiaLog. En parallèle, un recensement des aires de livraison selon un format de données harmonisé au niveau national est effectué à l'échelle de la CABBALR.

Au-delà de ces recensements téléversés sur la plateforme Dialog, qui devra par la suite être alimentée par les collectivités en cas de publication ou mise à jour d'arrêtés, le projet prévoit également de mettre à disposition des guides pratiques, formations, afin d'aider les directions techniques à harmoniser les réglementations de circulation et à structurer leurs Schémas Directeurs des Aires de Livraison (SDAL).

Action 3 : *Etudier des solutions alternatives au stationnement sauvage des poids lourds*

À la suite des remontées de tensions sur du stationnement sauvage de poids lourds dans certaines zones résidentielles de la CABBALR, l'action vise à effectuer une étude dédiée sur l'ensemble du territoire pour identifier toutes les zones et objectiver les typologies de stationnement gênants.

Une fois ce travail de recensement et d'analyse territorial, il conviendra, en s'inspirant de solutions adoptées par d'autres territoires, de définir des solutions pertinentes aux problématiques rencontrées : conflits d'usage, sécurité, propreté, etc…

Axe 2 : Report modal

Action 4 : *Communiquer / sensibiliser les chargeurs sur les modèles de report modal existants ou à venir*

L'action s'inscrit dans le cadre de la convention de 2024 de partenariat entre Voies Navigables de France (VNF) et la CABBALR visant le développement des activités fluviales sur le territoire. Cette action a pour objectif de prévoir d'accompagner les entreprises sur des possibilités de report fluvial par le biais d'échanges récurrents mais aussi l'organisation d'événements spécifiques sur le sujet pour sensibiliser et acculturer les différents acteurs.

Action 5 : *Coordonner intelligemment le foncier (bord à voie d'eau) avec les parties prenantes du territoire*

L'action s'inscrit également dans le cadre de la convention de 2024 de partenariat entre Voies Navigables de France (VNF) et la CABBALR. Cette action a pour objectif d'assurer la bonne coordination de la ressource foncière bord à voir d'eau avec les parties prenantes du territoire, dans une perspective de développement du recours au mode fluvial pour le transport des marchandises.

Cette action repose sur la poursuite de travaux engagés autour de 6 sites identifiés, 3 actifs et 3 à développer, afin de réfléchir aux possibilités de modes de gestion de ces sites pour garantir une complémentarité / interopérabilité sur le territoire (vracs, conteneurs, etc..).

Action 6 : *Développer la logistique fluviale des déchets recyclables*

Le centre actuel de tri des déchets de la CABBALR ne répondant plus aux exigences sur les consignes de tri, cette action vise à pouvoir déployer une solution de transport fluvial pour l'acheminement des déchets recyclables conditionnés depuis le territoire de la CABBALR vers le centre de tri de Dunkerque.

Cette action implique de transformer le centre de tri actuel de la CABBALR en centre de transit et conditionnement, faire une étude de logistique et dimensionnement du schéma fluvial puis de lancer une consultation pour sélectionner un prestataire privé affréteur, capable d'optimiser la logistique et de rechercher des flux retour.

Axe 3 : Activités urbaines et organisations alternatives

Action 7 : *Profiter de l'élaboration actuelle du SPASER de la CABBALR pour inclure des incitations liées à l'exemplarité des pratiques logistiques dans les achats publics*

Les communes et les EPCI dont le montant annuel cumulé d'achats publics excède les 50 millions d'euros doivent se doter d'un Schéma de Promotion des Achats Socialement et Ecologiquement Responsables (SPASER).

Ainsi dans le cadre de l'élaboration de son SPASER, la CABBALR peut prévoir d'intégrer des critères de logistique vertueuse dans ses marchés publics (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…).

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 !) et travailler en collaboration avec des communes de son territoire qui publient prochainement un SPASER (ex : Nœux-les-Mines).

Action 8 : *Contribuer à l'accélération du recours aux carburants alternatifs au sein des entreprises*

Compte tenu de l'information très éclatée sur les dispositifs et aides, et d'une évolution rapide des réglementations environnementales, la collectivité vise à créer une procédure de diffusion de l'information relative sur les acquisitions de véhicules faiblement émissifs. En effet, la réduction de l'impact environnemental du transport de marchandises passe notamment par le recours à des véhicules faiblement émissifs, dont les coûts d'acquisition et les conditions d'exploitation sont des contraintes fortes pour les professionnels.

La mise en œuvre de ce dispositif unique de communication auprès des acteurs économique implique au préalable un travail de recensement de l'existant et la mise en place d'un système de veille.

Action 9 : *Déployer une solution logistique en faveur de la distribution en produits locaux pour les métiers de bouche (restauration commerciale et collective)*

La CABBALR a conduit une première étude d'opportunité pour la mise en œuvre d'un système logistique en faveur des circuits courts alimentaires en 2024. Les conclusions de cette étude l'amènent à lancer courant 2025 un AMI pour le recrutement d'un facilitateur des circuits courts à destination des métiers de bouche (restauration commerciale et collective).

Dans le cadre de cette action, la CABBALR prévoit une stratégie et une méthodologie de déploiement « pas à pas » de son modèle, en étant impliquée pour accompagner et potentiellement soutenir financièrement le facilitateur dans la phase de démarrage du projet.

Axe 4 : Transversal

Action 10 : *Pérenniser un groupe d'échanges logistique urbaine sur le territoire*

Pour assurer la mise en œuvre effective des actions prévues dans la charte, la CABBALR doit assurer un rôle de coordination et suivi de la démarche en veillant à impliquer les partenaires et parties prenantes. Cela implique de notamment de veiller à réunir les partenaires et d'organiser des groupes de travail ad hoc pour partager des objectifs, valider des stratégies et assurer le suivi des actions.

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

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

6.2 Pilotage et instances de suivi

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

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

En parallèle, l'ensemble des signataires de la Charte seront réunis à intervalles réguliers de 12 mois au sein d'une instance de suivi plénière appelée **Instance des partenaires de la logistique urbaine durable**. Cette instance sera l'occasion pour la CABBALR 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

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

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

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

7 ACTEURS SIGNATAIRES DE LA CHARTE

8 ANNEXES

8.1 Diagnostic détaillé

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

8.2 Fiches-actions

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

8.3 Contributeurs à l'élaboration de cette Charte

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

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

Communauté d'Agglomération
Béthune-Bruay
Artois Lys Romane

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

InTerLUD
Agir pour une logistique urbaine durable

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

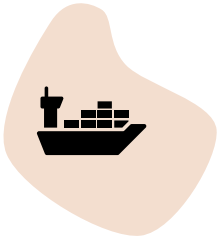


AXE 1
RÉGLEMENTATION ET AIRES DE LIVRAISON

ACTION 1 - Accélérer la digitalisation de la logistique urbaine durable au travers de la démarche DigiLog

ACTION 2 - Vers un Schéma Directeur des Aires de Livraisons (SDAL) pour une meilleure connaissance du maillage

ACTION 3 - Etudier des solutions alternatives au stationnement sauvage des poids lourds

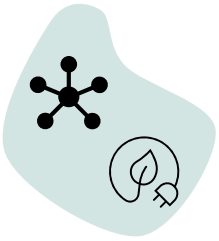


AXE 2
REPORT MODAL

ACTION 4 - Communiquer / sensibiliser les chargeurs sur les modèles de report modal existants ou à venir

ACTION 5 - Coordonner intelligemment le foncier (bord à voie d'eau) avec les parties prenantes du territoire

ACTION 6 - Développer la logistique fluviale des déchets recyclables



AXE 3
ACTIVITÉS URBAINES ET ORGANISATIONS ALTERNATIVES

ACTION 7 - Profiter de l'élaboration actuelle du SPASER de la CABBALR pour inclure des incitations liées à l'exemplarité des pratiques logistiques dans les achats publics

ACTION 8 - Contribuer à l'accélération du recours aux carburants alternatifs au sein des entreprises

ACTION 9 - Déployer une solution logistique en faveur de la distribution en produits locaux pour les métiers de bouche (restauration commerciale et collective)



ACTION TRANSVERSALE

Action 10 - Pérenniser un groupe d'échanges logistique urbaine sur le territoire



AXE 1

RÉGLEMENTATION ET AIRES DE LIVRAISON

ACTION 1 - Accélérer la digitalisation de la logistique urbaine durable au travers de la démarche DigiLog

ACTION 2 - Vers un Schéma Directeur des Aires de Livraisons (SDAL) pour une meilleure connaissance du maillage

ACTION 3 - Etudier des solutions alternatives au stationnement sauvage des poids lourds

Communauté d'Agglomération Béthune-Bruay Artois Lys Romane

ACTION 1
Accélérer la digitalisation de la logistique urbaine durable au travers de la démarche DigiLog

PARTIES PRENANTES

Animateur / Coordinateur de l'action

- CABBALR et communes volontaires

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- Communes membres (service règlementaire)
- Porteurs du projet DigiLog : Rozo, Logistic Low Carbon, Cerema.

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- Mobilisation des services règlementation pour l'envoi des arrêtés municipaux concernés.
- Etude financée à 100% par les porteurs de projet via CEE.

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



Faible *Fort*

OBJECTIF DE L'ACTION

Le projet DigiLog, volet du programme national InterLUD+, vise à numériser et centraliser l'ensemble de la réglementation du transport de marchandises sur une base de données nationale en open data.

Cette démarche permet de rationaliser l'accès aux règles de circulation et de livraison, en les rendant directement exploitables par les outils numériques (GPS, calculateurs d'itinéraires, plateformes logistiques).

L'ambition du projet est de favoriser une logistique urbaine plus lisible, plus cohérente et plus durable, en donnant aux collectivités et aux acteurs économiques des outils partagés pour la gestion et la diffusion des données réglementaires.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Dans une première phase, l'action consiste à collecter et numériser les arrêtés permanents liés au transport de marchandises (interdictions, restrictions, aires de livraison, zones réglementées, etc.).

Ces données sont ensuite téléversées dans la base nationale des réglementations de voirie, accessible sur la plateforme DiaLog. Les collectivités disposent ensuite d'un outil numérique leur permettant de saisir, mettre à jour et publier en temps réel leurs nouveaux arrêtés. Il s'agit en outre d'une démarche permettant de travailler à la mise en œuvre d'une réglementation plus lisible, cohérente et intégrable dans les systèmes d'aide à la navigation (GPS, calculateurs d'itinéraires, outils logistiques).

En parallèle, l'action comprend un recensement et une caractérisation des aires de livraison selon un format de données harmonisé au niveau national. Cette étape permet de mieux connaître le maillage existant, d'identifier les besoins en nouveaux aménagements et de favoriser une planification cohérente à l'échelle intercommunale.

La démarche prévoit de mettre également à disposition des collectivités guides pratiques, formations, afin d'aider les directions techniques à harmoniser les réglementations de circulation et à structurer leurs Schémas Directeurs des Aires de Livraison (SDAL).

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'arrêtés recensés
- Nombre d'aires de livraison auditées

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- S4 2025 : Recensement des arrêtés auprès des mairies et audit exhaustif des AL
- S1 2026 : Analyse du recensement et de l'audit
- S2 2026 : Numérisation des données
- 2026-2027 : Mise en accessibilité grand public des données

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- CABBALR

SOURCES INSPIRANTES

DigiLog, des territoires pilotes :

- Annemasse – Les Voirons Agglomération
- Grand Angoulême
- Bordeaux Métropole
- Toulouse Métropole
- Métropole de Lyon

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- **Étape 1 :** Recensement des arrêtés portant sur la circulation et le stationnement du transport de marchandises.
- **Étape 2 :** Audit exhaustif des aires de livraison : repérage, localisation et caractérisation des aires sur des critères d'ergonomie et d'accessibilité.
- **Etape 3 :** Analyse de la règlementation sur la forme et le fond : comparaison des paramètres de restriction, mise en évidence des incohérences, formulation de pistes de mise en cohérence.
- **Etape 4 :** Analyse de la conformité de la signalisation : confrontation des textes aux situations réelles (panneaux, marquages, horaires), liste des écarts et priorisation des corrections.
- **Etape 5 :** Analyse de l'offre / demande en aires de livraison : cartographie de l'offre existante et évaluation de la demande des usagers, identification des zones prioritaires et recommandations d'aménagement.
- **Etape 6 :** Numérisation des données : mise au format des jeux de données et intégration dans DiaLog, JOPTIMIZ, portail open data.

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCES

Risques

- Difficulté d'accès aux arrêtés (dispersés, non numérisés, formats hétérogènes, informations lacunaires)

Succès

- Mobilisation des communes / organisation de la donnée facilitant leur recherche
- Consolidation des informations permettant l'élaboration du schéma directeur des aires de livraison (SDAL)

Communauté d'Agglomération Béthune-Bruay Artois Lys Romane

ACTION 2

Vers un schéma directeur des aires de livraisons (SDAL) pour une meilleure connaissance du maillage

PARTIES PRENANTES

Animateur / Coordinateur de l'action

- CABBALR et communes volontaires

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- Communes volontaires (services techniques, service règlementation, élus délégués à la mobilité, à l'aménagement et au commerce)
- Représentants des professionnels et entreprises intervenant sur le territoire, dans les secteurs du transport et du commerce de gros
- Représentants des CHR et commerces (proximité et grande distribution)
- Représentants des professionnels et entreprises de l'artisanat, du BTP

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- Mobilisation des services des communes concernées (dont managers de centre-ville pour solliciter les commerçants) pour la participation aux groupes de travail et la coordination de la démarche
- Résultats de l'étude DigiLog
- Environ 1 000 € pour l'aménagement d'une aire de livraison (selon état de l'existant)

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



Faible *Fort*

OBJECTIF DE L'ACTION

Les aires de livraison sont en ville les principaux dispositifs facilitant les opérations de chargement et de déchargement des marchandises, et notamment pour la desserte des commerces. Ces emplacements, dont les principes d'aménagement sont spécifiés par la réglementation, ne sont pas toujours intégrés de façon pertinente dans le processus de fabrique de la ville.

Dans le cadre du diagnostic, les professionnels de la distribution de marchandises ont souligné la présence d'un bon maillage d'aires de livraison à Béthune notamment. Toutefois, ces derniers ont également noté leur manque récurrent de disponibilité (occupation par des véhicules particuliers). Ces difficultés constatées interrogent sur la lisibilité de la réglementation et sur les modalités du contrôle mis en œuvre.

Cette action vise donc à statuer sur le maillage existant d'aires de livraison sur le territoire pour contribuer en outre à une meilleure appropriation de ces emplacements par les acteurs du transport, et par la même occasion à une prise en charge organisée des livraisons sur espace public.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Un état des lieux complet du maillage sera réalisé via la démarche DigiLog (Action1).

Partant de ce diagnostic précis, un maillage cible théorique sera défini aux cotés des professionnels du transport et des commerçants, avant sa mise en œuvre sur le terrain par les services techniques de la collectivité.

La présente action va permettre d'établir un document permettant de recenser ces aires, les besoins, et de rappeler les bonnes pratiques liées en matière d'aménagement.

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'aires de livraisons réaménagées et/ou créées
- Nombre de communes disposant d'aires de livraison
- Evaluation environnementale des aires (méthodologie InterLUD sur échantillon)
- Évaluation du respect des usages prescrits

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- S1 2026 : Lancement démarche DigiLog
- S2 2026 : Définition du schéma directeur avant mise en œuvre
- 2026-2027 : Aménagement des aires de livraison, mise en place éventuelle de moyens de contrôle

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- CABBALR

SOURCES INSPIRANTES

- Schéma des Aires de Livraison de Valence Romans Déplacement
- Guide du CEREMA (ex CERTU) « Aménagement des aires de livraison », 2009.
- Travaux du GART sur l'évolution du statut des aires de livraison

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- **Étape 1 :** Etude DigiLog – 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), numérisation de la donnée (cartographie publiée sur internet, API pour GPS). 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. Une réflexion pourra être portée lors de cette étape sur la notion d'aire de livraison en elle-même, afin de stabiliser la suite des travaux.
- **Étape 3 :** Définition des besoins en collaboration avec les acteurs concernés :
  - Attentes et projets des communes de l'intercommunalité (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 :** 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 5 :** Adaptation du maillage et des caractéristiques des aires de livraison (standardisation de la signalisation, adaptation aux dimensions des poids lourds)
- **Étape 6 :** Approfondissement du travail si pertinent sur le fondement d'une réflexion sur la mise en place de nouveaux moyens de contrôle exploitant des solutions techniques (vidéoverbalisation, capteurs au sol, application d'arrêt offrant une interface usager et une interface ASVP…)

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCES

Risques

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

Succès

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

Communauté d'Agglomération Béthune-Bruay Artois Lys Romane

ACTION 3
Etudier des solutions alternatives au stationnement sauvage des poids-lourds

PARTIES PRENANTES

Animateur / Coordinateur de l'action

- CABBALR et communes volontaires
- Agence d'urbanisme
- Département

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- Gestionnaires zones d'activités, fédérations professionnelles, associations d'entreprises ou entreprises, forces de l'ordre (police municipale, préfecture, etc.).

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- Coût de réalisation d'une étude sous-traitée ou en régie (temps humain) pour préciser le diagnostic et les besoins
- Temps humain CABBALR pour pilotage de l'étude

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



Faible *Fort*

OBJECTIF DE L'ACTION

La présente action doit permettre de définir une stratégie en matière de stationnement des PL, en consolidant le diagnostic de l'analyse de l'offre et de la demande en stationnement puis en dimensionnant des solutions qui permettront d'apporter des solutions aux problématiques rencontrées (conflits d'usage, sécurité, propreté, etc.)

DESCRIPTION DE L'ACTION

Des tensions ont été répertoriées sur le territoire de la CABBALR, en particulier dans la zone du Plantin (Lillers) et à Calonne (Place de la Paix, Place des Frères Doolaeghe) par rapport au stationnement sauvage de poids lourds en zone résidentielle. Ces stationnements peuvent en effet être source de nuisances : dégradation voirie, bruit, sécurité…

Il convient dans ce cadre d'identifier l'ensemble des zones sur la CABBALR, sujettes à cette problématique et d'objectiver plus globalement les typologies de stationnements gênants. En effet, cela permettra d'identifier les alternatives organisationnelles et leviers pertinents à activer pour résoudre ces difficultés : négociation avec les entreprises, mise à disposition de places de stationnement dédiées pour les PL…

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de zones de tension identifiées sur le territoire
- Nombre de sollicitations engagées localement pour appréhender les tensions observées

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- S1 2026 : Possibilité de lancement à court terme de l'étude dans la suite de la mission INTERLUD

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- Communes concernées par du stationnement gênant de poids lourd

SOURCES INSPIRANTES

- Grand Lyon (2013) : la CCI de Lyon, en partenariat avec le Grand Lyon, a créé un groupe de travail « stationnement Poids Lourds ». Ce dernier a permis de recueillir les avis et la vision des partenaires sur la question des stationnements de poids lourds, de partager un état des lieux et d'engager la discussion permettant de faire émerger des solutions à mettre en œuvre

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- **Étape 1** : Identification et recensement des pratiques de stationnement sauvage sur le territoire. L'enjeu sera d'appréhender les problématiques rencontrées en matière de sécurité, gêne occasionnée, besoins potentiels. Un travail de terrain sera nécessaire dans ce cadre après avoir sollicité les communes. Les observations seront réalisées au sein de certaines zones d'activités ciblées ou secteurs à enjeux (zones résidentielles ou voiries) pour caractériser les tensions ;
- Etape 2 : Cartographie de ces points de tensions observés et des opportunités (stationnements illicites, pratiques de remisage de véhicule à domicile des chauffeurs, offre de stationnement PL) ; le cas échéant, réalisation d'entretiens auprès d'entreprises génératrices de stationnement PL sur la voie publique.
- **Etape 3** : Benchmark des solutions inspirantes pour le stationnement des poids lourds en lien avec les problématiques appréhendées sur la CABBALR
- **Étape 4** : Choix et mise en place d'action(s) pertinente(s) au regard du diagnostic et des besoins identifiés
- **Etape 5** : Communication autour des dispositifs déployés à destination des utilisateurs potentiels, intégrant la mise en œuvre d'un signalisation adéquate

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCES

Risques

- Identification et implication de l'ensemble des parties prenantes (en local mais également vis-à-vis des enjeux de transit où une échelle plus large que la CABBALR pourrait être pertinente)

Succès

- Mobilisation de l'écosystème partenarial, des communes aux opérateurs logistiques

AXE 2

REPORT MODAL

ACTION 4 - Communiquer / sensibiliser les chargeurs sur les modèles de report modal existants ou à venir

ACTION 5 - Coordonner intelligemment le foncier (bord à voie d'eau) avec les parties prenantes du territoire

ACTION 6 - Développer la logistique fluviale des déchets recyclables

Communauté d'Agglomération
Béthune-Bruay
Artois Lys Romane

ACTION 4
Communiquer / sensibiliser les chargeurs sur les modèles de report modal existants ou à venir

PARTIES PRENANTES

Animateur / Coordinateur de l'action

- VNF
- CABBALR (développement économique)

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- Concessionnaires
- Communes
- Gestionnaires voiries & départements
- Norlink

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- Ressources humaines liées à l'accompagnement des entreprises et à l'organisation d'évènements ponctuels de sensibilisation

Niveau d'engagement (ressources et moyens)

Fort

Faible

OBJECTIF DE L'ACTION

Le 23 Janvier 2024, Voies Navigables de France et la CABBALR ont signé une convention de partenariat visant l'engagement des deux structures pour développer les activités fluviales dans l'agglomération. Le report modal pour le fret apparait comme un levier stratégique au sein de celle-ci.
La présente action s'inscrit précisément dans le cadre des orientations de cette convention et vise en particulier à pouvoir sensibiliser les chargeurs sur les modèles de report modal existants ou à venir, en œuvrant à une large diffusion des connaissances et des atouts liés à cette logistique fluviale.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Dans sa mission de consolidation et de promotion de l'attractivité territoriale, la CABBALR assure un lien étroit avec les entreprises de son territoire et les accompagne dans leurs stratégies de développement et de décarbonation de leurs flux. Si le recours au transport routier est, comme sur l'ensemble du territoire national, très dominant, les modes alternatifs (et notamment le fluvial) restent eux méconnus et largement sous-utilisés. Ce constat est d'autant plus valable dans le contexte de projet du Canal Seine Nord Europe susceptible d'offrir de nouvelles perspectives pour les chargeurs et entreprises du territoire.

Au-delà des échanges récurrents conduits auprès des entreprises, d'autres actions ciblées peuvent être engagées, en partenariat avec VNF, qui organise des journées de sensibilisation au transport fluvial à destination des acteurs privés (chargeurs, logisticiens, etc.) et publics (collectivités, agences d'urbanisme, sociétés publiques d'aménagement, etc.).
La CABBALR a d'ailleurs accueilli ce type d'évènement « River Training » le 2 juillet 2025. D'autres sont prévus sur le territoire régional.

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'entreprises engageant un report modal fluvial de leur chaine logistique
- Volumes chargés ou déchargés sur les sites multimodaux du territoire
- Nombre d'évènements publics organisés à destination des chargeurs et des acteurs publics

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- S1 2026 : démarrage à court terme et action à maintenir dans le temps

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- Echelle de diffusion régionale : action ciblée sur des chargeurs implantés dans la CABBALR

SOURCES INSPIRANTES

- Evènements récurrents organisés localement par VNF au sein des territoires
- Cartographie régionale des infrastructures et des services multimodaux (Euralogistics)

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

Au préalable, il est rappelé l'enjeu d'une maitrise technique du sujet par les services de la CABBALR, ceci afin que ces derniers disposent d'une connaissance fine des modèles de report mal existants et des enjeux liés.

- **Etape 1** : Accompagner les entreprises du territoire au quotidien dans leurs stratégies d'implantation et de développement du report modal fluvial.
- **Étape 2** : Partager le cas échéant les opportunités d'accompagnement et les dispositifs existants : Plan d'aide au report modal (PARM), Programmes REMOVE et Appel d'Air dans le cadre des Certificats d'Economies d'Energies.
- **Etape 3** : Identifier les clubs / cercles de métiers à toucher par la communication et organiser des salons / forums mutualisant des partenaires et des acteurs cibles provenant d'autres secteurs que le fluvial.

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCES

Risques

- Difficultés à mobiliser de nouveaux prospects
- Absence de modèle économique pour certaines organisations logistiques

Succès

- La commande publique en tant que vecteur de dynamisation du report modal pour les flux pondéreux (logistique des chantiers, filière déchets et des produits issus du recyclage et de la valorisation)
- La décarbonation en tant que pilier de la stratégie des grandes entreprises

Communauté d'Agglomération Béthune-Bruay Artois Lys Romane

ACTION 5
Coordonner intelligemment le foncier (bord à voie d'eau) avec les parties prenantes du territoire

PARTIES PRENANTES

Animateur / Coordinateur de l'action

► CABBALR (développement économique)

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

► VNF
► AULA
► SIZIAF
► Région
► Les propriétaires fonciers des sites ciblés
► Les entreprises et leurs représentants

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

► Majoritairement des moyens humains (Des réunions projets par projet) : coordination, supervision, chaque projet à sa propre dynamique / suivi

OBJECTIF DE L'ACTION

Cette action, au même titre que la précédente, s'inscrit dans le cadre de la convention partenariale VNF / CABBALR. Elle vise plus spécifiquement à assurer la bonne coordination de la ressource foncière avec les parties prenantes du territoire, dans une perspective de développement du recours au mode fluvial pour le transport des marchandises. Une telle coordination permet en outre de garantir la bonne complémentarité / interopérabilité des sites (vracs, conteneurs, etc.), en particulier s'agissant des 6 sites identifiés pour porter cette dynamique : Isbergues Guarbecque, Reverse industrie, Port de Béthune, Parc industrie Artois, friche « Finalens » Douvrin.
Si la CABBALR n'agit pas en tant que maitre d'ouvrage autour de ces sujets, elle assure cependant un rôle de supervision et de mise en synergie des acteurs, autour de sa compétence aménagement et développement économique.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Le domaine public fluvial se compose de terrains dont certains équipés de quais aujourd'hui inactifs et susceptibles d'être mobilisables pour la logistique fluviale. L'identification de ce foncier doit faire l'objet d'une approche fine entre VNF/CABBALR et impliquant les contributeurs identifiés. Elle doit notamment s'appuyer sur les études de l'AULA ainsi que sur les grands sites d'ores et déjà identifiés. Ces derniers traduisent d'ailleurs des situations différenciées : 3 sont en fonctionnement et 3 restent à développer.
Une dynamique de réunions projet par projet est ainsi enclenchée au sein de l'écosystème et impliquant des échanges réguliers entre toutes les parties prenantes.

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



Faible *Fort*

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'implantations de nouvelles entreprises utilisatrices de la voie d'eau
- Nombre des sites en activité
- Surfaces dédiées à la logistique fluviale

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- De 2026 à 2029 (horizon PLUi-SCoT) et dans la durée

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- Action à mener à l'échelle de la CABBALR, avec un focus sur le SIZIAF

SOURCES INSPIRANTES

- Etude fluviale conduite par le SIZIAF
- Travaux de l'AULA en matière de logistique fluviale

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

Plusieurs étapes peuvent être identifiées, mais qui sont susceptibles d'être conduites de manière parallèle :

- **Étape 1** : Poursuite des travaux engagés autour des 6 sites identifiés, en lien avec les propriétaires / utilisateurs, en capitalisant sur les études déjà engagées
- **Etape 2** : Réflexion à conduire autour des modes de gestion pour tout ou partie de ces sites, avec la perspective d'une gestion unifiée à étudier en fonction des besoins et des capacités d'investissements
- **Étape 3** : Partage et diffusion des informations et des orientations stratégiques dans un cadre plus large (partenaires de la Charte)

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCES

Risques

- Temporalité parfois longue pour mobiliser des réserves foncières en fonction des engagements des propriétaires

Succès

- La remise en concurrence de certains sites en tant qu'opportunité de développement (Port de Béthune, Quai de Guarbecque)
- Appui sur les études en cours (SIZIAF / AULA)

Communauté d'Agglomération Béthune-Bruay Artois Lys Romane

ACTION 6
Développer la logistique fluviale des déchets recyclables

PARTIES PRENANTES

Animateur / Coordinateur de l'action

- CABBALR

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- CABBALR
- Communauté Urbaine de Dunkerque (CUD)
- Triselect (opérateur site de tri de Dunkerque)
- Voie Navigable de France (VNF)
- CCI Artois / Port de Béthune
- Fédération Professionnelle des Entreprises du Recyclage

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- Ressources humaines CABBALR pour lancer et suivre l'appel d'offre
- Ressources humaines CABBALR pour évaluer l'efficience et les résultats de l'action mise en œuvre
- VNF pourra mobiliser ses leviers financiers notamment le PARM pour contribuer à l'atteinte de l'objectif.

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



Faible *Fort*

OBJECTIF DE L'ACTION

La présente action entend pouvoir déployer une solution de transport fluvial pour l'acheminement des déchets recyclables conditionnés depuis le territoire de la CABBALR vers le centre de tri de Dunkerque, dans une logique d'optimisation logistique, de réduction de l'empreinte carbone et de coopération interterritoriale.

Cette action s'inscrit en outre dans une logique d'anticipation de la fermeture du centre de tri actuel de la CABBALR (prévue en novembre 2026) et afin de structurer une filière pérenne de valorisation des emballages ménagers recyclables conforme aux nouvelles réglementations.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Avec l'expérience accumulée dans la logistique fluviale des déchets verts (50% du volume par voie d'eau) depuis plus de 16 ans, la CABBALR dispose de références solides pour déployer une nouvelle organisation alternative.

Le centre de tri actuel de la CABBALR ne répond plus aux exigences liées à l'extension des consignes de tri. Faute d'un seuil de population suffisant pour justifier un nouvel équipement, la CABBALR s'est rapprochée de la Communauté Urbaine de Dunkerque (CUD), dont le futur centre de tri – exploité par Triselect et situé sur le port de Dunkerque (secteur Spiker) – sera opérationnel en 2027.

Le site actuel de la CABBALR sera transformé en centre de transit et de conditionnement, destiné à produire des balles de déchets recyclables prêtes à être expédiées. Ces balles seront transportées jusqu'au port de Béthune, situé à 12 km du centre de conditionnement, puis acheminées par voie fluviale jusqu'à Dunkerque.

Le flux représente environ 15 000 tonnes par an, soit 100% du gisement recyclable de la CABBALR. Une rotation hebdomadaire est envisagée, représentant environ 400 à 500 balles par trajet. Le transport sera confié à un prestataire privé affréteur, capable d'optimiser la logistique et de rechercher des flux retour pour maximiser le remplissage. La régie publique sera limitée à la réception, la traçabilité et le conditionnement des déchets.

INDICATEURS DE SUIVI

- Volume de déchets recyclés transportés par voie fluviale
- Réduction des kilomètres parcourus par la route pour le transfert des déchets recyclables

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- S2 2026 : Sélection d'un prestataire de transport
- Courant 2027 : Mise en place du dispositif

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- CABBALR

SOURCES INSPIRANTES

- Transport des déchets ménagers par voie d'eau sur la métropole européenne de Lille
- Transport fluvial des déchets verts de la CABBALR

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- **Étape 1** : Transformation du centre de tri de la CABBALR (2025 – novembre 2026)
- **Étape 2** : Étude logistique et dimensionnement du schéma fluvial (jusqu'au 1er semestre 2026)
  - dimensionnement du flux (volumes, fréquence, capacité des barges),
  - conditions de stockage en amont et en aval
  - modes de transport entre le centre de conditionnement et le port de Béthune
  - analyse des coûts et de la performance environnementale,
  - faisabilité d'un flux retour éventuel.
- **Étape 3** : Consultation et sélection du prestataire de transport (2e semestre 2026)
- **Étape 4** : Mise en place opérationnelle du dispositif (courant 2027)
- **Etape 5** : Evaluation annuelle de l'organisation et identification des leviers de consolidation du modèle

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCES

Risques

- Coordination interterritoriale complexe : la réussite du projet repose sur une coopération fluide entre la CABBALR, la CUD, Triselect, VNF et le futur prestataire. Tout décalage de calendrier ou désalignement d'objectifs pourrait retarder la mise en œuvre.
- Dépendance au calendrier du centre de tri de Dunkerque : le démarrage du flux fluvial est conditionné à la livraison du nouveau centre en 2027. Tout retard de chantier impacterait la continuité de la filière de tri.
- Difficulté à trouver des flux retour : l'absence de chargement pour le trajet retour pourrait limiter la rentabilité logistique et environnementale du dispositif.

Succès

- Soutien politique fort en faveur du transport fluvial et de la transition écologique, avec un engagement clair des élus à compenser le surcoût initial.
- Partenariat institutionnel solide : appui de VNF (via le fonds PARM) et coopération établie avec la CUD et Triselect.

AXE 3

ACTIVITÉS URBAINES ET ORGANISATIONS ALTERNATIVES

ACTION 7 - Profiter de l'élaboration actuelle du SPASER de la CABBALR pour inclure des incitations liées à l'exemplarité des pratiques logistiques dans les achats publics

ACTION 8 - Contribuer à l'accélération du recours aux carburants alternatifs au sein des entreprises

ACTION 9 - Déployer une solution logistique en faveur de la distribution en produits locaux pour les métiers de bouche (restauration commerciale et collective)

Communauté d'Agglomération
Béthune-Bruay
Artois Lys Romane

Communauté d'Agglomération Béthune-Bruay Artois Lys Romane

ACTION 7

Profiter de l'élaboration du SPASER pour inclure des incitations liées à l'exemplarité des pratiques logistiques dans les achats publics

PARTIES PRENANTES

Animateur / Coordinateur de l'action

► CABBALR : service marchés publics

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

► Communes

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

► Ressources humaines internes de la CABBALR et des communes

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



Faible *Fort*

OBJECTIF DE L'ACTION

Cette action vise à améliorer le bilan environnemental et l'efficacité économique et organisationnelle des flux logistiques liés aux activités de la collectivité.

L'article L211-3 du Code de la Commande Publique pose l'obligation pour les communes et les EPCI dont le montant annuel cumulé d'achats publics excède les 50 millions d'euros de se doter d'un Schéma de Promotion des Achats Socialement et Ecologiquement Responsables (SPASER).

Parmi les marges d'amélioration existantes figurent les modalités d'acheminement des fournitures, biens, denrées et équipements commandés par les communes et les EPCI pour leur fonctionnement interne ou dans le cadre de l'exercice de leurs compétences. Ainsi, cette pratique est transversale et peut être destinée à l'ensemble des services amenés à commander des fournitures.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Les communes comme l'intercommunalité 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…).

L'EPCI intégrera de son côté les clauses qui concernent ses compétences. Les communes pourront se coordonner pour intégrer des mesures similaires dans les marchés publics ou pour passer des commandes mutualisées. A noter que la commune de Nœux-les-Mines est sur le point de publier son SPASER et reste prête à étudier les opportunités de collaboration avec le service de la commande publique de la CABBALR.

INDICATEURS DE SUIVI

- Kilométrages parcourus pour assurer les livraisons de la collectivité
- Volume des commandes passés dans une perspective de logistique vertueuse et décarbonée

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- S2 2026 : réunions entre communes et partage des bonnes pratiques
- Moyen à long terme (définition des besoins et des secteurs d'action prioritaires, délais pour le renouvellement de certains marchés publics)

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- CABBALR

SOURCES INSPIRANTES

- ADEME, 2025 : Exemplarité en matière de transport de marchandises : les collectivités aussi !
- Fédération professionnelle de la logistique, 2024 : « Développer la cyclologistique dans les achats publics »
- Site collaboratif laclauseverte.fr
- Service Guichet Vert
- Grand Angoulême : sensibilisation des agents et intégration de critères « logistiques urbaines durables » dans ses appels d'offre
- Grenoble Alpes Métropole : insertion systématique des clauses environnementales dans ses marchés, formation de ses agents et préparation un clausier sur les livraisons, en lien avec la ZFE-m.

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- **Etape 1 : Consolidation des bonnes pratiques**

Cette étape initiale consiste à identifier les leviers d'actions « logistique » autour des achats publics par le biais de retours d'expériences d'autres collectivités.

- **Etape 2 : Sensibilisation des services en interne**

Cette étape consiste en une acculturation mutuelle des services.

Durant la démarche d'élaboration du SPASER, les éventuels services techniques compétents en matière de transport de marchandises des EPCI, ou les agents en lien avec la logistique interne pourront travailler de concert avec les services dédiés à la commande publique. Par ailleurs, les agents spécialistes de la commande publique, à l'initiative de la stratégie d'achats publics responsables, peuvent en diffuser les principes auprès des directions opérationnelles.

- **Etape 3** : **Utiliser les ressources existantes à disposition**

En lien direct avec l'étape précédente, l'acculturation des services amenés à élaborer le SPASER et à le mettre en œuvre à travers la passation de marchés peut se faire en s'appuyant sur des ressources librement accessibles (étude ADEME)

- **Etape 4 : Intégrer des critères de logistique vertueuse**

Une fois les critères définis, il convient de prévoir un suivi et une évaluation avec notamment la mise en place d'indicateurs (% de livraisons réalisées avec des véhicules propres, part des marchés publics intégrant ces clauses)

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCES

Risques

- Un manque d'adhésion des communes du territoire
- Une connaissance incomplète des chaînes de production, distribution et de services pouvant conduire à un manque de réponses aux marchés publics concernés

Succès

- Volonté exprimée de certaines communes de croiser leurs SPASER avec celui de l'EPCI
- Sourcing amont des prestataires et échanges autour des objectifs de la collectivité

Communauté d'Agglomération Béthune-Bruay Artois Lys Romane

ACTION 8
Contribuer à l'accélération du recours aux carburants alternatifs au sein des entreprises

PARTIES PRENANTES

Animateur / Coordinateur de l'action

► CABBALR

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

► Communes

► Acteurs institutionnels et services déconcentrés de l'Etat (ADEME, DREAL, Région)

► Représentants des professionnels

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

► Temps humain CABBALR

► Formation / webinaire sur les aides (Cerema)

► Outils de veille sur les aides, les technologies et la réglementation

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



Faible *Fort*

OBJECTIF DE L'ACTION

La réduction de l'impact environnemental du transport de marchandises passe notamment par le recours à des véhicules faiblement émissifs, dont les coûts d'acquisition et les conditions d'exploitation peuvent constituer des contraintes fortes pour les professionnels. A cela s'ajoute l'évolution rapide des règlementations, ce qui place les entreprises dans une position d'insécurité sur leur choix de véhicules et les bons investissements à réaliser.

En outre, il existe une multitude de dispositifs et d'aides destinés aux entreprises, mais l'information est très éclatée. Ainsi, la présente action entend faire connaître aux entreprises :

- Les aides nationales et locales auxquelles elles peuvent prétendre. Ex : la CABBALR verse une bonification aux très petites entreprises qui s'implantent /se créent en milieu rural pour l'achat d'un véhicule électrique professionnel
- Le portail RoulerOVert du programme Interlud
- Le réseau des infrastructures multi-énergies : le besoin d'électrification des flottes suppose notamment l'implantation de bornes de charges rapides pour les logisticiens

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'action vise à informer voire accompagner au mieux les acteurs du territoire dans la transition en leur facilitant l'accès aux informations sur les aides et les technologies leur permettant d'évoluer et se conformer aux évolutions règlementaires.

Il s'agit de créer une procédure de diffusion de l'information relative aux thématiques évoquées précédemment, avec un ou des interlocuteurs uniques pour le territoire de la CABBALR.

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de bénéficiaires de l'information proposée (sollicitations directes, connexions aux sites d'information, nombre de flyers distribués)
- Evolution de la flotte de véhicules des entreprises du territoire
- Evolution du maillage des stations d'avitaillement en énergies

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- S2 2026

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- CABBALR

SOURCES INSPIRANTES

- Travaux du CTLUD : Préconisations pour l'avitaillement en énergies des professionnels en zone urbaine (2025)
- Clic-agil.climaxion.fr : outil personnalisé pour les dispositifs d'accompagnement et de financements pour la transition écologique des professionnels (dont mobilité) développé par l'ADEME et le Grand Est
- Grenoble Alpes Métropole : site internet avec fiches sur les aides disponibles

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- Etape 1 : Identifier un ou des pilotes qui pourront être la porte d'entrée des acteurs économiques du territoire sur le sujet du recensement et actualisation des aides disponibles pour accompagner la transition, les technologies disponibles, les stations d'avitaillement et les règlementations en vigueur
- Etape 2 : Recenser les outils de communication déjà créés et à disposition des acteurs afin d'améliorer cet accès à l'information
- Etape 3 : Mettre en place un système de veille sur les évolutions relatives aux aides, aux technologies et aux règlementations
- Etape 4 : Etablir un process et/ou un dispositif unique de communication auprès des acteurs économiques afin qu'ils sachent où trouver l'information selon leur profil (artisans, logisticiens) et leurs besoins
- Etape 5 : Communiquer largement sur ce dispositif qui sera le point d'accès à l'information pour les acteurs du territoire.

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCES

Risques

- Manque d'actualisation des informations sur les évolutions règlementaires, technologiques, etc.
- Absence de contrainte réglementaire sur le territoire incitant les entreprises à se renseigner sur des véhicules moins émissifs
- Manque de maturité technologique des véhicules existants sur le marché en fonction des filières.
- Incapacité financière pour certains acteurs à basculer vers de nouveaux véhicules.
- Renouvellement des flottes parfois décidé à un niveau national relevant d'une politique d'entreprise globale.

Succès

- Volonté des professionnels de s'engager dans une dynamique de transition énergétique, au regard des politiques RSE internes
- Entreprises devant intervenir sur des territoires aux réglementations plus strictes

Communauté d'Agglomération Béthune-Bruay Artois Lys Romane

ACTION 9

Déployer une solution logistique en faveur de la distribution en produits locaux pour les métiers de bouche (restauration commerciale et collective)

PARTIES PRENANTES

Animateur / Coordinateur de l'action

► CABBALR, développement économie de proximité et de l'emploi (cadre du PAT)

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

► Chambre d'agriculture,

► Structures de l'aide alimentaire locale,

► le département du 62,

► les 2 SIVOM,

► la DRAF,

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

► Etude d'opportunité (CABBALR, Soliance)

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



Faible *Fort*

OBJECTIF DE L'ACTION

Cette action répond à plusieurs objectifs territoriaux majeurs liés au principe du « mieux manger », en favorisant l'accès du plus grand nombre à une alimentation saine et locale. Elle s'inscrit également dans une démarche de structuration des filières alimentaires et agricoles, afin de garantir des débouchés commerciaux de proximité pour les producteurs tout en répondant aux besoins des habitants. La loi EGalim, renforcée par la loi Climat et Résilience, fixe un objectif emblématique : depuis le 1er janvier 2022, la restauration collective publique doit proposer au moins 50 % de produits durables et de qualité, dont 20 % issus de l'agriculture biologique.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Après une première étude d'opportunité conduite par la CABBALR, la stratégie de la collectivité consiste à suivre une méthodologie de déploiement « pas à pas » de son modèle.

La mise en œuvre d'une solution logistique en faveur de la distribution de produits locaux pour les métiers de bouche passe ainsi par le recrutement d'un prestataire logisticien qui puisse tenir le rôle de facilitateur de circuit court alimentaire.

Il s'agit dans ce cadre de publier un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) qui permette le recrutement de ce prestataire dans une logique d'expérimentation. Des bilans qualitatifs et quantitatifs sont attendus en matière d'évaluation et de consolidation du dispositif.

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de paniers distribués
- Nombre de clients
- Nombre d'agriculteurs partenaires
- Nombre de tournées optimisées

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- Conseil communautaire pour valider le lancement de l'AMI (septembre 2025)
- Identification d'un porteur de projet en décembre 2025
- S2 2026 : Evaluation des premiers résultats suite au lancement de l'expérimentation

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- périmètre initial CABBALR mais potentiel d'élargissement aux territoires voisins pour renforcer la profondeur de production selon les opportunités / réseaux du porteur de projet

SOURCES INSPIRANTES

- **IEPR Services** : Système de livraison des produits alimentaires en circuits courts dans le pays Royannais, notamment à température réfrigéré. Ce service fait l'objet notamment de soutien financier des collectivités pour l'acquisition et l'équipement du véhicule.
- **Resalis** : logistique mutualisée entre producteurs, collectivités et établissements publics avec des points de ramasse sur le département des Deux Sèvres et la livraison effectuée par un transporteur professionnel

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- **Etape 1 :** Lancement de l'AMI pour le recrutement d'un facilitateur des circuits courts
- **Etape 2** : Sélection du lauréat et préparation au lancement du service et au suivi de celui-ci. Le porteur du service pourra être force de proposition, en adéquation avec les critères d'évaluation retenus.
- **Etape 3 :** Mise en œuvre et lancement du processus de suivi et d'évaluation
- **Etape 4** : Sensibilisation régulière à conduire auprès des acteurs de la demande afin de favoriser le changement de pratiques (ex : construction de menus à l'avance en utilisant des produits locaux)

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCES

Risques

- Absence de débouchés / manque de communication
- Manque d'anticipation dans l'implication des producteurs

Succès

- Sourcing amont auprès des porteurs de projet éventuels
- Implication de la collectivité pour soutenir financièrement le modèle dans sa phase de démarrage
- Concertation régulière entre le prestataire et la maitrise d'ouvrage
- Sollicitation des territoires voisins afin de bénéficier d'un marché local à taille critique et/ou de capitaliser sur des synergies avec d'autres projets
- Evaluation du dispositif selon une méthodologie validée en amont de l'expérimentation

ACTION TRANSVERSALE

ACTION 10 – Pérenniser un groupe d'échanges logistique urbaine sur le territoire

Communauté d'Agglomération
Béthune-Bruay
Artois Lys Romane

Communauté d'Agglomération Béthune-Bruay Artois Lys Romane

ACTION 10
Pérenniser un groupe d'échanges logistique urbaine sur le territoire

PARTIES PRENANTES

Animateur / Coordinateur de l'action

► CABBALR

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

► Communes volontaires (services techniques et élus délégués à la mobilité, à l'aménagement et au commerce)

► Représentants des professionnels et entreprises intervenant sur le territoire, dans les secteurs du transport et du commerce de gros

► Représentants des CHR et commerces (proximité et grande distribution)

► Représentants des professionnels et entreprises de l'artisanat, du BTP

► Acteurs institutionnels locaux et services déconcentrés de l'Etat (ADEME, DREAL, Région, …)

► Ensemble des acteurs volontaires ayant participé au processus d'élaboration du Plan d'Action ou souhaitant y être rattaché

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

► Ressources humaines de la CABBALR (0,5 ETP) afin d'assurer le pilotage et le suivi de la démarche (dont l'évaluation des actions)

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



Faible *Fort*

OBJECTIF DE L'ACTION

Le dynamisme et la mobilisation des participants lors des ateliers de co-construction illustrent le souhait des acteurs **d'échanger et de définir collectivement des réponses adaptées aux problématiques** rencontrées quotidiennement en matière de mobilité des marchandises.

L'enjeu consiste donc ici à pérenniser le travail collectif entamé dans le cadre de l'élaboration de la Charte et à proposer un modèle organisationnel efficace pour maintenir dans le temps une dynamique de travail et donner de la visibilité aux acteurs sur l'avancement des actions.

Cette action s'inscrit donc en **transversalité** de l'ensemble du plan d'action et vise ainsi à formaliser un comité de suivi stratégique. En tant que fédérateur et agrégateur des différentes initiatives, la CABBALR assurera ce rôle de coordination et de suivi de la démarche.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Plusieurs besoins complémentaires devront être adressés par l'intermédiaire de la mobilisation de long terme des acteurs :

- **Assurer la mise en œuvre effective des actions**. Il s'agit en particulier de valider le programme de travail et de partager les modalités de pilotage et de suivi de celui-ci ;

- Œuvrer à la **cohérence d'ensemble** et à la sollicitation à bon escient des différentes parties prenantes. Certaines actions nécessitent en effet l'implication des mêmes partenaires ou relèvent de briques méthodologiques communes. Il s'agit notamment dans ce cadre de bien formaliser la composition des différents groupes prévus dans la mise en œuvre de certaines actions, ainsi que de préciser les attentes relatives à ceux-ci ;

- **Communiquer** largement sur l'état d'avancement global du plan d'action et partager au fil de l'eau les principaux résultats obtenus ;

- **Favoriser le portage politique** via la mobilisation des élus des polarités inclues dans la démarche

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'actions organisées
- Nombre d'actions menées à leur terme
- Nombre de participants aux réunions de suivi

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- Démarrage en 2026

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- CABBALR

SOURCES INSPIRANTES

- Cadre méthodologique du Cerema relatif à la démarche InterLUD

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- **Etape 1** : Identifier un ou plusieurs **référent(s) marchandises** au sein de la CABBALR, en charge du suivi de la mise en œuvre de la Charte et de la mobilisation de l'instance

- **Etape 2** : **Réunir l'ensemble des partenaires** pour partager les objectifs et attentes, puis planifier un calendrier de rencontres. Il s'agit dans ce cadre de **valider le programme de travail et de partager les modalités de pilotage** de celui-ci : rappel des attentes et des responsabilités, réunions d'initialisation, respect du calendrier, suivi de la production des livrables, mise en œuvre de stratégies d'ajustements éventuelles, production des indicateurs de suivi, …

- **Etape 3** : **Organiser des groupes de travail** *ad hoc* dédiés à la mise en œuvre des actions lorsque cela est nécessaire et au suivi de la feuille de route

- **Etape 4** : Organiser un **comité de suivi** politique constitué des élus des communes avant chaque instance plénière de suivi de la Charte

- **Etape 5** : **Communiquer** sur l'état d'avancement global et les principaux résultats obtenus. Il s'agit de mobiliser largement l'ensemble des contributeurs de la démarche pour leur faire part des avancées et des évolutions éventuelles. Un cadre d'échange biannuel pourrait être proposé à cet égard.

- **Etape 6** : **Interroger les parties prenantes** lors de la phase de mise en œuvre du plan d'action pour tester leurs intérêts et attentes et envisager la pérennisation de l'instance et ses modalités à plus long terme (au-delà du plan d'action)

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCES

Risques

- Démobilisation des acteurs en cas de sollicitations trop nombreuses ou peu efficientes
- Moyens humains insuffisants affectés par la collectivité

Succès

- Identification des partenaires clés de la démarche et clarification des attentes et des besoins vis-à-vis de ceux-ci
- Portage politique fort indispensable pour initier et maintenir la dynamique