



# **CHARTRE DE LOGISTIQUE URBAINE : Mise en œuvre du programme InTerLUD sur le territoire Hénin-Carvin**



## « Pour une logistique urbaine plus vertueuse »

La logistique urbaine constitue un véritable enjeu pour notre territoire. C'est à la fois un vecteur d'attractivité économique et un service essentiel pour garantir l'approvisionnement des villes. Mais cette activité émet énormément de gaz à effet de serre, en plus de générer des nuisances pour la vie urbaine.

Avec l'adoption de notre Projet de Territoire écologique, nous avons fait le souhait de penser autrement nos politiques publiques, en veillant notamment au respect de l'environnement et à la santé de nos habitants. La gestion des mobilités et le bilan carbone des activités économiques sont à ce titre deux enjeux particulièrement préoccupants.

Il devient urgent de rendre le dernier kilomètre plus vertueux, et c'est dans cet objectif que l'Agglomération Hénin-Carvin a décidé de rejoindre le programme Interlud en 2022. Grâce à son accompagnement qui préconise une démarche concertée entre acteurs publics et monde économique, nous sommes aujourd'hui en mesure de vous présenter notre charte de logistique urbaine : efficace, respectueuse de l'environnement et durable sur notre territoire.

Christophe PILCH, Président de  
la Communauté d'Agglomération  
Hénin-Carvin

A handwritten signature in blue ink that reads "Christophe Pilch". The signature is stylized and includes a horizontal line underneath the name.

La Communauté d'Agglomération Hénin-Carvin s'engage fermement dans la mise en œuvre du programme InTerLUD pour optimiser la logistique urbaine et relever les défis économiques, environnementaux, sociaux et urbains de son territoire. Le présent plan d'action vise à guider les acteurs impliqués dans cette démarche en abordant les enjeux suivants :

- Enjeux économiques : La logistique urbaine représente près de 30 % du coût logistique des produits, rendant son optimisation cruciale pour la compétitivité des entreprises et la réduction des coûts pour les consommateurs. Les secteurs du e-commerce et de la livraison de repas à domicile connaissent une croissance exponentielle, accentuant l'importance d'une logistique urbaine efficace pour soutenir ces activités économiques.
- Enjeux environnementaux : Le transport de marchandises en ville est responsable de 20 % du trafic, de 30 % de l'occupation de la voirie et de 50 % des émissions de particules fines liées à la circulation. Les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et la neutralité carbone à horizon 2050 nécessitent une transformation profonde du secteur de la logistique urbaine pour limiter son impact environnemental.
- Enjeux sociaux : La logistique urbaine génère des impacts sociaux négatifs pour les travailleurs, notamment en termes de pénibilité, d'horaires décalés, de rémunération à la tâche et de conditions de travail. Le secteur offre néanmoins un important potentiel d'emplois non délocalisables, constituant un enjeu majeur de formation et d'insertion professionnelle.
- Enjeux d'approvisionnement des centres-villes : Les transporteurs rencontrent des difficultés croissantes pour desservir les centres-villes en raison des embouteillages et des contraintes d'aménagement de l'espace public. Il est essentiel de trouver des solutions pour faciliter l'acheminement des marchandises vers les centres-villes et répondre aux besoins d'approvisionnement des commerces et des consommateurs.
- Enjeux urbains : La pression foncière et la densité d'emplois rendent l'aménagement d'entrepôts urbains mixtes et multimodaux particulièrement complexe. La gestion de l'espace public, notamment en termes de stationnement et de circulation des véhicules de livraison, constitue un défi supplémentaire pour les villes.

Le présent plan d'action a pour ambition de guider la Communauté d'Agglomération Hénin-Carvin et l'ensemble de ses partenaires dans la mise en œuvre d'une logistique urbaine durable et résiliente. Le plan d'action proposé s'appuie sur des initiatives concrètes pour répondre à ces enjeux, en mobilisant les acteurs publics et privés autour d'une feuille de route co-construite. Il vise à articuler l'approvisionnement de la ville avec les aspirations d'une agglomération plus respirable, apaisée, attractive et axée sur les échanges de proximité.

Pour atteindre ces objectifs, le plan d'action est issu d'une collaboration étroite entre les différents acteurs économiques, techniques, politiques et structures volontaires. Il propose des solutions pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, optimiser l'utilisation de l'espace public, encourager la multimodalité, favoriser l'emploi et la formation dans le secteur de la logistique, et améliorer l'accessibilité des centres-villes.

La Communauté d'Agglomération Hénin-Carvin est convaincue que ce plan d'action contribuera à façonner une agglomération plus durable, compétitive et agréable à vivre pour tous ses habitants, tout en renforçant son attractivité sur la scène régionale et nationale.



# L'engagement des signataires

Le plan d'action InTerLUD pour la Communauté d'Agglomération Hénin-Carvin repose sur des engagements clés de l'ensemble des parties prenantes. Suite à la co-élaboration du plan, les partenaires s'engagent sur les quatre axes principaux suivants :

**Coopération et confiance** : Le plan d'action est une démarche co-construite qui nécessite des échanges de bonnes pratiques, des collaborations et des synergies :

- Les acteurs économiques s'engagent à participer activement à la gouvernance du plan et à partager leurs projets avec les autres parties prenantes.
- La Communauté d'Agglomération Hénin-Carvin s'engage à animer un dispositif de dialogue permanent avec les outils adéquats, à informer les acteurs économiques et à débattre avec eux des projets et réglementations impactant la logistique urbaine.

**Initiative et exemplarité** : Le plan d'action vise à transformer concrètement la logistique urbaine sur l'agglomération Hénin Carvin pour qu'elle soit économiquement, environnementalement et socialement durable :

- Les acteurs économiques s'engagent à mettre en œuvre des actions favorisant la durabilité et la résilience.
- La Communauté d'Agglomération Hénin-Carvin s'engage à mettre en œuvre des actions de logistique urbaine durable relevant de ses compétences ou pour lesquelles elle dispose de leviers d'action (planification urbaine, réglementation, marchés publics, RSE...) et à faciliter la mise en œuvre des actions des acteurs économiques.

**Évaluation** : Les progrès du plan d'action doivent être mesurables :

- Les acteurs économiques s'engagent à contribuer au suivi et au tableau de bord en partageant leurs données (dans le respect de la confidentialité des informations).
- La Communauté d'Agglomération Hénin-Carvin s'engage à consolider les données de flux et de projets en lien avec la logistique urbaine, à mettre en place un tableau de bord et des indicateurs de suivi.

**Ancrage local et portée globale** : La logistique urbaine s'inscrit dans une organisation des flux de marchandises qui dépasse l'agglomération. Chaque partie prenante s'engage à relayer au niveau approprié les projets et enjeux du territoire pour influencer les décisions et les règles futures :

- Les acteurs économiques s'engagent à promouvoir les initiatives locales et à contribuer aux débats nationaux et internationaux sur la logistique urbaine durable.
- La Communauté d'Agglomération Hénin-Carvin s'engage à soutenir les actions locales et à collaborer avec d'autres agglomérations et organisations pour partager les enseignements tirés et renforcer l'impact global de ses actions en matière de logistique urbaine durable.

## Objectifs et cadrage de l'action

---

Les zones d'apaisement sont des périmètres où des dispositions en termes de réglementation de la circulation et d'aménagement ont été prises pour réduire le trafic motorisé et/ou les vitesses. Ces espaces peuvent réduire la congestion routière et favoriser le transport actif et créer un environnement plus agréable pour les résidents. Pour répondre à ces différents enjeux, nous proposons la création du kit des zones d'apaisement qui sera à disposition des élus et des opérateurs techniques afin d'accompagner les communes dans leurs démarches et leur prise en compte des enjeux de logistique urbaine dans ces espaces.

### Structure(s) coordinatrice(s)

- La CAHC

### Structures volontaires à associer

- Les communes de la CAHC
- Artois mobilités
- Les intervenants locaux, tels que les commerçants, les artisans, les chambres consulaires, les transporteurs et les associations

## Description et mise en œuvre de l'action

---

**Créer un kit de zone d'apaisement à disposition des élus et des opérateurs économiques et techniques.** Nous vous proposons cette ébauche pour définir l'approche méthodologique qui contient les différentes parties suivantes :

- Animer les concertations avec les commerçants de la zone concernée
- Lancer une étude de faisabilité :
  - Analyser et gérer les flux, c'est-à-dire les mouvements des personnes et des véhicules, en réalisant des études de trafic et des comptages de piétons qui peuvent être utilisées pour concevoir des zones piétonnes efficaces et des mesures de déviation du trafic.
  - Prendre en compte l'impact de ces projets sur les schémas de livraison de la zone concernée.
  - Etudier les conditions de livraison en phase chantier.
  - Promouvoir une signalisation et une orientation efficace afin de guider les piétons et les cyclistes à travers le centre-ville, favorisant ainsi une expérience plus agréable.
  - Installer du mobilier urbain et utiliser les espaces publics, pour contribuer à réduire la congestion et à promouvoir un environnement plus confortable et plus sûr pour les piétons.
- Dimensionner l'ajout ou la modification des places de stationnement et livraison pour répondre aux besoins des usagers à la suite de la mise en place de la zone d'apaisement et réfléchir à l'intégration de la livraison de marchandises en zones d'apaisement.
- Intégrer les entreprises des travaux publics une fois le marché attribué afin d'échanger sur le cahier des charges et vérifier l'opérationnalité de la mise en œuvre des travaux.
  - Vérifier les conditions de livraison en phase chantier prévues lors des études.

- Définir les créneaux de partage de la voirie pour assurer un équilibre entre la circulation des piétons et celles des véhicules.

### Indicateurs de suivi

- Création du kit des zones d'apaisement
- Nombre d'applications de ce kit par rapport au nombre de projets d'apaisement sur la CAHC

### Exemple de calendrier de mis en œuvre du kit des zones d'apaisement



### Coût pour l'élaboration du kit

**Pour rappel, ces récoltes de données et analyses peuvent être effectuées en interne ou externalisées de manière partielle ou entière.**

- Les concertations avec les commerçants : 15 jours/homme
- L'étude de faisabilité : 80 jours/homme
- Le dimensionnement en places de livraison/stationnement : 20 jours/homme
- Les concertations avec les entreprises des travaux publics : 15 jours/homme
- La définition des créneaux de partage de la voirie : 15 jours/homme
- Pour un **coût total de : 172 jours/homme**

## Action 2 : Transformer des places de stationnement en places de livraison/stationnement

### Objectifs et cadrage de l'action

La congestion résulte de l'occupation de la voirie par les véhicules en circulation mais aussi de leurs arrêts et stationnements, notamment pour la livraison de marchandises. Limiter l'occupation de la voirie par les véhicules à l'arrêt ou en stationnement est donc un levier important permettant de désengorger la voirie des centres villes. Une solution largement répandue au niveau national est la mise en œuvre de places de livraison en journée et stationnement la nuit. Ainsi, il faudra déterminer les créneaux d'usage de la voirie dédiés à la livraison et ceux dédiés au stationnement.

#### Structure(s) coordinatrice(s)

- Les communes d'Hénin et Carvin avec un élargissement possible à d'autres communes de la CAHC

#### Structures volontaires à associer

- Les transporteurs et commerçants
- La CAHC
- Les associations des commerçants

### Description et mise en œuvre de l'action

#### Rappel réglementaire :

Le code de la route permet le partage dans le temps des aires de livraison sous réserve d'un arrêté municipal correspondant : est considéré comme gênant à la circulation publique, le stationnement d'un véhicule sur les « emplacements réservés à l'arrêt ou à stationnement des véhicules de livraison, l'autorité investie du pouvoir de police peut toutefois définir par arrêté les horaires pendant lesquels le stationnement est autorisé ».

Ainsi, deux voies sont possibles pour les collectivités :

- Implanter des aires de livraison réservées 24h/24.
- Implanter des aires de livraison/stationnement : réservées à certaines heures uniquement à la livraison.



Place de livraison/stationnement au 8 rue Henri Leclercq à Hénin-Beaumont

Il s'agit de définir des aires réservées en journée aux livraisons et la nuit au stationnement résidentiel pour des raisons d'optimisation de l'espace public et de réponse adaptée aux besoins.

#### Définition de l'offre nécessaire :

- Une première étape sera celle de l'animation de concertations avec l'ensemble des commerçants et le service cadre de vie des communes concernées.
- Une deuxième étape sera le lancement d'une étude de faisabilité avec chiffrage sur le besoin en place de livraison/stationnement.

Le recensement des aires de stationnement et livraison du territoire permet de déterminer les aires de livraisons à préserver, celles à supprimer, celles à réaménager et celles à ajouter. Il faudra commencer par les zones les plus sensibles en termes de congestion et de conflits d'usages de la voirie, en collaboration avec les transporteurs et les commerçants. Il sera également important de recenser le type de place : livraison, stationnement ou livraison/stationnement avec les horaires autorisés.

Une troisième étape sera celle du **dimensionnement du nombre de places de livraison/stationnement nécessaire**. Pour cela, nous nous appuyerons sur les préconisations du Cerema.

- Faire un relevé du tissu économique :
  - Les établissements bancaires ne sont pas pris en compte car ils disposent généralement d'un emplacement réservé.
  - Les pharmacies font l'objet de livraisons fréquentes dans la journée mais ces livraisons sont généralement de courtes durées (2min).
  - Les commerces disposant d'une surface de vente supérieure à 400m<sup>2</sup> génèrent énormément de mouvements de marchandises (plus de 80 par semaine).
- Choisir un périmètre de travail cohérent avec les pratiques professionnelles :
  - Les chauffeurs-livreurs n'iront généralement pas s'arrêter sur une aire de livraison si elle se situe à plus de 50 mètres du commerce qu'ils doivent livrer.
  - Il faut éviter, dans la mesure du possible, de les faire traverser une rue.
- Déterminer le nombre d'aires à implanter :
  - Une aire de livraison permet de traiter en moyenne 3 livraisons par heure et donc 9 livraisons entre 9h et 12h.
- Une quatrième étape sera celle de la révision des **plages de livraison**, qui ont été estimées aujourd'hui, beaucoup trop larges.

### Illustration sur la commune d'Hénin-Beaumont :

Le relevé du tissu économique nous montre qu'il y a :

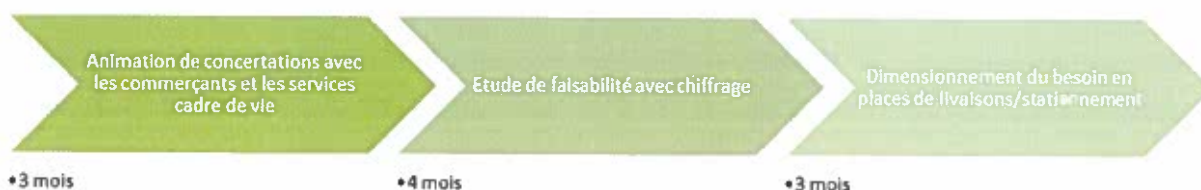
- **113 établissements de commerces**
- **45 établissements d'artisans**
- **32 établissements d'hôtels et restauration**
- **24 établissements d'industrie manufacturière**
- Au total, **214 établissements**

Sachant qu'un établissement en moyenne mesure 5m de longueur, et que le Cerema préconise 1 place de livraison tous les 50m, il faudrait 22 places de livraison, au moins, dans le centre-ville d'Hénin-Beaumont pour répondre aux besoins du territoire (contre 5 déjà présentes sur le territoire).

### Indicateurs de suivi

- Bilan qualitatif à réaliser auprès des commerçants sur le nombre de places nécessaires
- Cartographie des places mixtes
- Taux de rotation par aires de livraison/stationnement si utilisation d'un applicatif numérique

### Calendrier





## Coût pour l'élaboration du kit d'apaisement

**Pour rappel, ces récoltes de données et analyses peuvent être effectuées en interne ou externalisées de manière partielle ou entière.**

- Les concertations avec les commerçants et les services cadre de vie : 20 jours/homme
- L'étude de faisabilité : 80 jours/homme
- Le dimensionnement du besoin en places de livraison/stationnement : 20 jours/homme
- **Pour un coût total de : 120 jours/homme**

## Action 3 : Dimensionner une offre adaptée des aires de livraison aux nouveaux logements collectifs

### Objectifs et cadrage de l'action

---

L'importance d'une livraison rapide et efficace des marchandises ne peut être surestimée, en particulier dans le contexte complexe des logements collectifs. Aujourd'hui, il n'y a pas de réglementations des aires de livraisons pour les logements collectifs, mais uniquement pour le stationnement : une place de stationnement par logement et une place visiteur tous les quatre logements. On pourrait donc réfléchir à transformer cette place visiteur en place de livraison/stationnement.

#### Structure(s) coordinatrice(s)

- Les communes du territoire

#### Structures volontaires à associer

- Les bailleurs
- Artois mobilités

### Description et mise en œuvre de l'action

---

**Des actions communes peuvent être engagées à l'échelle du bassin d'emploi pour une meilleure cohérence sur le territoire.**

- Animer des **concertations avec les acteurs du logement, les bailleurs et les gestionnaires de copropriété**, afin d'identifier et s'assurer du besoin en places de livraison/stationnement.
- Lancer une **étude de faisabilité** pour déterminer le besoin en place de livraison/stationnement dans les logements collectifs :

Aujourd'hui, la réglementation pour les logements collectifs impose une place de stationnement par logement et une place « visiteur » tous les quatre logements. Ainsi, une première proposition serait de transformer la place « visiteur » en place de livraison stationnement ou d'ajouter des places de livraisons/stationnement.

Analyser les logements collectifs :

- Nombre de logements
- Nombre d'habitants
- Répartition des logements

Créer une cohérence avec les besoins des transporteurs :

- Les chauffeurs-livreurs n'iront généralement pas s'arrêter sur une aire de livraison si elle se situe à plus de 50 mètres du logement qu'ils doivent livrer.
- Il faut éviter, dans la mesure du possible, de les faire traverser une rue.

Déterminer le nombre d'aires de livraison/stationnement à implanter.

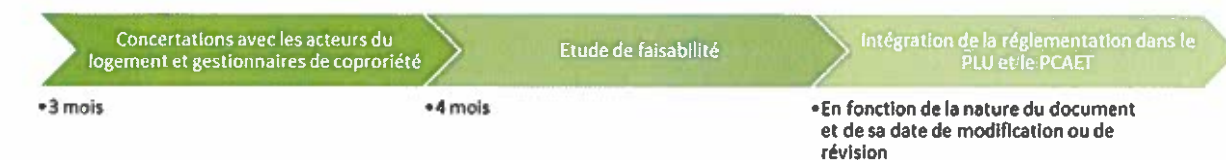
- Une aire de livraison permet de traiter en moyenne 3 livraisons par heure et donc 9 livraisons entre 9h et 12h.

Intégrer **cette réglementation dans le PLU et PCAET et du SCoT**. Certains de ces documents sont en révision en 2023.

## Indicateurs de suivi

- Evolution du nombre de véhicules de transporteurs stationnant "hors parking"
- Taux de rotation par aires de livraison

## Calendrier



## Coût et financement

**Pour rappel, ces récoltes de données et analyses peuvent être effectuées en interne ou externalisées de manière partielle ou entière.** Les coûts suivants sont les coûts par commune :

- Les concertations avec les acteurs du logement : 20 jours/homme
- L'étude de faisabilité : 80 jours/homme
- Intégration de la réglementation dans le PLU et PCAET et SCoT : 20 jours/homme
- **Pour un coût total de : 120 jours/homme**

### Objectifs et cadrage de l'action

---

Force est de constater que tous les arrêtés du territoire ne sont pas facilement accessibles. En effet, le transport de marchandises en ville est principalement encadré par des arrêtés municipaux qui régulent la circulation et le stationnement des véhicules. Ainsi, une centralisation de ces différentes réglementations sur le site de la CAHC, selon le type, la temporalité ou le lieu, permettrait de faciliter la gestion des aires de livraison et/ou stationnement par exemple, ou de mieux anticiper les nouveaux projets sur le territoire.

#### Structure(s) coordinatrice(s)

- La CAHC

#### Structures volontaires à associer

- Les communes de la CAHC

### Description et mise en œuvre de l'action

---

**Des actions communes peuvent être engagées à l'échelle du bassin d'emploi pour une meilleure cohérence sur le territoire.**

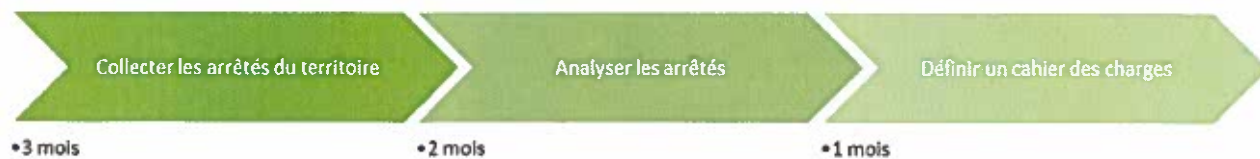
- Collecter l'ensemble des arrêtés sur le territoire :
  - Commencer en priorité par les arrêtés qui concernent la circulation, le stationnement et la livraison.
- Analyser les arrêtés collectés et identifier : les motivations, le périmètre, le dispositif, la date et le numéro d'arrêté.
- Définir un cahier des charges commun à toutes les communes pour que standardiser l'envoi des nouveaux arrêtés à la CAHC.
- Assurer une veille des outils complémentaires :
  - Le format de cette centralisation pourrait évoluer en utilisant notamment un système d'information géographique (SIG) qui permettrait de visualiser les arrêtés sur une carte interactive, que l'on pourrait filtrer par périmètre ou par type de réglementation.

#### Indicateurs de suivi

- Pourcentage de communes qui ont transmis leurs arrêtés
- Nombre d'arrêtés transmis et/ou publiés
- Nombre de mises à jour annuelles



## Calendrier



## Coût et financement

**Pour rappel, ces récoltes de données et analyses peuvent être effectuées en interne ou externalisées de manière partielle ou entière.**

- La collecte des arrêtés du territoire : 60 jours/homme
- L'analyse des arrêtés : 40 jours/homme
- La définition du cahier des charges : 20 jours/homme
- **Pour un coût total de : 120 jours/homme**

## Action 5 : Améliorer la lisibilité et attractivité de l'offre emploi et formation logistique du territoire

### Objectifs et cadrage de l'action

---

Améliorer la lisibilité, l'attractivité de la formation en logistique et l'accessibilité à l'offre d'emploi sont des objectifs majeurs du territoire. En effet, cela permettrait d'offrir une meilleure connaissance des opportunités de formation et des outils à disposition pour les demandeurs d'emplois et les salariés.

#### Structure(s) coordinatrice(s)

- La CAHC

#### Structures volontaires à associer

- Pôle Emploi
- Euralogistic
- Les acteurs de Delta 3
- La Région Hauts-de-France
- Maison de l'emploi
- OPCO mobilités
- Artois Mobilités

### Description et mise en œuvre de l'action

---

**Des actions communes peuvent être engagées à l'échelle du bassin d'emploi pour une meilleure cohérence sur le territoire.**

- La mobilité des employés sur le territoire :
  - Animer des concertations avec les gros employeurs de Delta 3 pour peut-être uniformiser les horaires pour les postes de travail posté. En effet, les horaires décalés ne permettent pas au réseau de transport public d'accommoder tout le monde. Une uniformisation des horaires de travail serait donc un levier potentiel pour créer une offre de transport en commun. Par ailleurs, il faudra également prendre en compte que ces horaires de travail décalés ont été pensés pour réduire la congestion sur les routes.
  - Promouvoir la solution de co-voiturage présente sur le territoire Klaxit. En effet, on pourrait imaginer que les offres d'emploi mentionnent le fait que le candidat doit être motorisé ou qu'il a la possibilité d'utiliser cette plateforme-là.
- La formation logistique de la CAHC :
  - Accompagner le projet d'extension de la cité logistique sur Delta 3.
  - Accompagner les projets de création de centre de formation en lien avec la Région.
- L'offre emploi sur le territoire :
  - Préciser sur le site de la CAHC les contacts associés à chacune des structures de la formation logistique sur le territoire.

#### Indicateurs de suivi

- Nombre d'opérateurs de formation logistique sur le territoire
- Nombre de concertations avec les entreprises de Delta 3

## Calendrier



## Coût et financement

**Pour rappel, ces récoltes de données et analyses peuvent être effectuées en interne ou externalisées de manière partielle ou entière.**

- Les concertations avec les employeurs : 40 jours/homme
- La mise en commun avec l'OPMQL : 60 jours/homme
- Pour un coût total de : 100 jours/homme

## Action 6 : Identifier et qualifier la création d'aires de stationnement pour poids-lourds

### Objectifs et cadrage de l'action

---

Le nombre croissant de poids lourds circulant sur le territoire a entraîné une série de défis, notamment de congestion, de risques pour la sécurité routière. Cela se résume au problème du stationnement illégal, où les conducteurs garent leurs véhicules dans des endroits inappropriés, ce qui perturbe la circulation. Pour répondre à cette problématique, la réflexion sur le dimensionnement et la création d'aires de stationnement dédiées aux poids lourds a été identifiée comme une solution clé.

#### Structure(s) coordinatrice(s)

- La CAHC

#### Structures volontaires à associer

- La CALL
- Artois Mobilités
- SANEF
- Les services de l'Etat

### Description et mise en œuvre de l'action

---

**Des actions communes peuvent être engagées à l'échelle du bassin d'emploi pour une meilleure cohérence sur le territoire.**

La création d'aires de stationnement dédiées peut contribuer à réduire l'impact des poids lourds sur les zones résidentielles, à réduire les nuisances sonores et à améliorer la qualité de l'air. La mise à disposition d'aires de stationnement à des emplacements stratégiques peut contribuer à favoriser la circulation efficace des marchandises en réduisant les embouteillages. Mais il est primordial que ces aires soient dotées d'installations appropriées, telles que des toilettes, des stations-service et des bornes de recharge pour véhicules électriques. Ces services répondent aux besoins des conducteurs et contribuent à améliorer leur qualité de vie.

- Réaliser une étude de faisabilité :
  - Identifier, en priorité, le foncier privé qui peut être destiné à la création d'aires de stationnement. Aussi, la collaboration avec la Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin pourra aider à identifier les emplacements et la conception des aires de stationnement les plus appropriées pour répondre aux besoins du territoire.
  - Dimensionner le nombre de places de stationnement poids-lourds nécessaires.
  - Définir les services qui devront être intégrés à l'aire de repos : sécurité (vidéo surveillance et patrouille), WC, douche, salle de repos, vélos à disposition, alimentation générale ...
- Réaliser des actions de lobbying auprès des services de l'Etat et de la SANEF pour trouver des solutions à la congestion routière du territoire.

#### Indicateurs de suivi

- Nombre d'entrée et durée de stationnement dans les aires de repos poids-lourds



## Calendrier



## Coût et financement

**Pour rappel, ces récoltes de données et analyses peuvent être effectuées en interne ou externalisées de manière partielle ou entière.**

- L'étude de faisabilité : 15 jours/homme
- Le lancement de l'appel d'offres : 20 jours/homme
- **Pour un coût total de : 35 jours/homme**

## Action 7 : Créer un comité de partenaires sur le territoire

### Objectifs et cadrage de l'action

---

Le territoire de la CAHC réunit plusieurs acteurs différents de la logistique, avec des fonctionnements et des objectifs différents. Cette hétérogénéité doit donc être prise en compte dans les différentes réflexions stratégiques du territoire. Ainsi, le comité de partenaires est important car il permet de faire émerger une réflexion partenariale sur plusieurs sujets et de partager l'information au sein du territoire. Le comité sera exclusivement destiné aux techniciens du territoire et pourra définir toutes les thématiques qu'il souhaite aborder en séance.

#### Structure(s) coordinatrice(s)

- La CAHC

#### Structures volontaires à associer

- Les communes de la CAHC
- Les différents représentants qui siègent au comité de partenaires

### Description et mise en œuvre de l'action

---

**Des actions communes peuvent être engagées à l'échelle du bassin d'emploi pour une meilleure cohérence sur le territoire.**

- Identifier un référent par type de technicien :
  - CCI, CMA, grossiste, commerçants, transporteur, emploi, Delta 3, grande distribution, BTP, hôtellerie, restauration.
- Mise en place et objectifs de ce comité de partenaires :
  - Définir la fréquence de réunion du comité. Il est préconisé que le comité se réunisse **deux fois par an**.
  - Spécifier la gouvernance associée au comité et les bonnes pratiques.
    - Envoi des invitations au moins deux mois avant la réunion du comité.
    - Définition et partage de l'ordre du jour en amont de la réunion.
    - Identification des différentes thématiques qui peuvent être abordées de manière permanente ou ponctuelle telles que le mix énergétique, l'emploi et la formation...
  - Suivre la réalisation de ces fiches d'actions et assurer la mesure des indicateurs de suivi définis pour chacune des actions.

#### Indicateurs de suivi

- Nombre de réunions de l'instance
- Evolution du nombre de participants
- Taux de réalisation des actions engagées

## Calendrier



Réaliser une étude de faisabilité

•4 mois

## Coût et financement

**Pour rappel, ces récoltes de données et analyses peuvent être effectuées en interne ou externalisées de manière partielle ou entière.**

- L'étude de faisabilité : 80 jours/homme
- **Pour un coût total de 80 jours/homme**

# Les signataires

**Le Président d'Artois Mobilités, Monsieur Laurent DUPORGE**