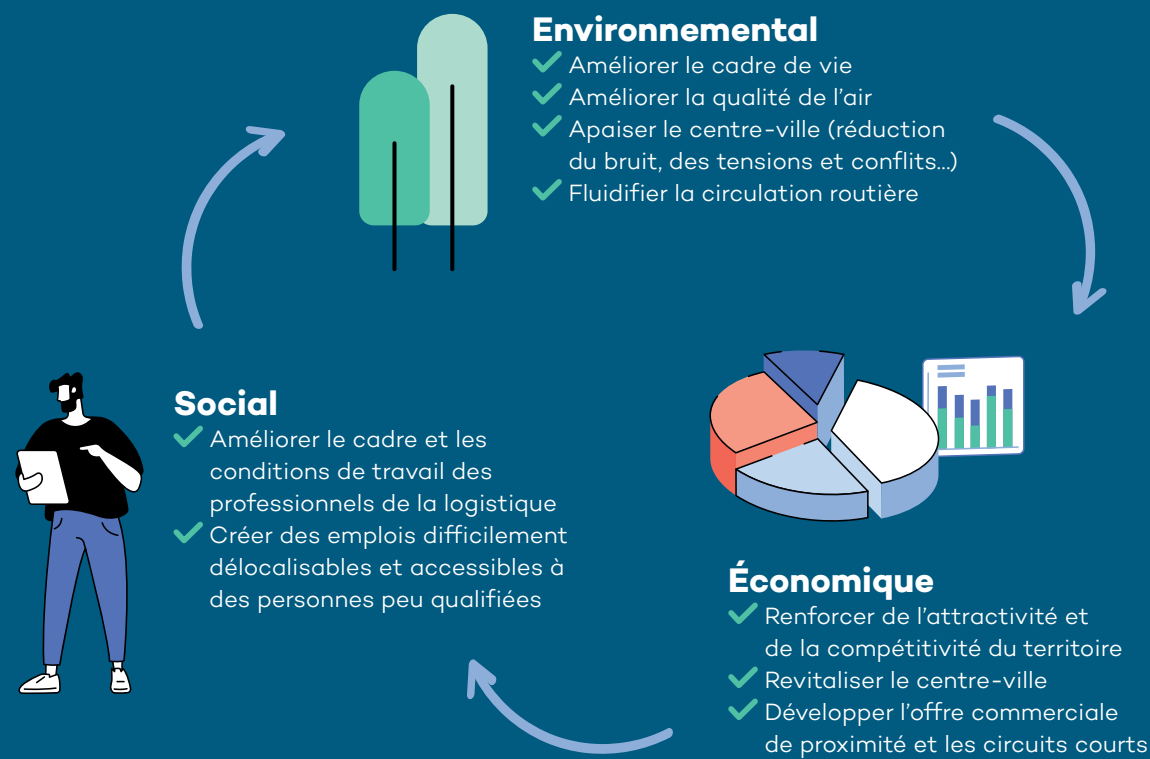


Rendre plus durable la logistique urbaine c'est :



Pourquoi réaliser une Charte LUD ?

La réalisation de la Charte de Logistique Urbaine Durable de la CAMVS s'inscrit dans le programme national InterLUD, porté par le CEREMA, Logistic Low Carbon et Rozo, en partenariat avec l'ADEME.

- ✓ InterLUD s'adresse aux intercommunalités qui veulent mieux connaître et agir sur les problématiques de logistique urbaine de leur territoire : livraison de marchandises, nuisances et pollutions générées, mises en place de solutions innovantes et pérennes.
- ✓ Melun Val de Seine est l'une des premières Intercommunalités d'Île-de-France à s'engager dans la réalisation d'une Charte LUD.
- ✓ La mise en place de cette Charte est l'aboutissement d'une méthodologie ayant permis d'établir un diagnostic terrain et concertation collective (5 ateliers de travail thématiques, qui ont réuni les acteurs économiques et institutionnels).
- ✓ Cette Charte LUD est le point de départ d'actions qui seront mises en place sur le territoire dans les mois et les années à venir, permettant un apaisement des conditions de transport et de livraison sur le territoire, pour ses habitants et pour le secteur économique (commerçants, transporteurs, livreurs...).



LES partenaires

S'engageant à :

- ✓ Respecter la mise en œuvre des actions de la charte
- ✓ Communiquer et impliquer leurs collaborateurs et partenaires en faveur de ces actions
- ✓ Assurer un suivi et une animation des actions en participant aux Groupes Projets et aux instances de gouvernance de la charte
- ✓ Contribuer aux remontées d'informations en partageant les données liées aux actions (hors confidentialité), en vue, notamment, de leur avancée et de leur évaluation
- ✓ Participer, le moment venu, aux évolutions de la charte

Remerciements



mais aussi à l'ensemble des participants à la concertation pour leur contribution et leur confiance.



CAMVS - Création : Emendo - Impression : Imprilith Pringy - Ne pas jeter sur la voie publique - Octobre 2024

CHARTÉ de logistique urbaine durable

· Synthèse ·



La Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine (CAMVS) a approuvé en mars 2022 sa feuille de route « Ambition 2030 ».

Ce document, politique et fédérateur, cadre l'action communautaire jusqu'à horizon 2030 dans les différents champs d'intervention de l'Agglo. Ainsi, parmi les 15 actions du projet de territoire en matière de mobilité, l'optimisation logistique du dernier kilomètre est retenue comme une priorité.

C'est à l'appui du programme InterLUD et d'un bureau d'études spécialisé qu'en 2022 la CAMVS se saisit de ce sujet.

Ce document présente, de manière synthétique, la charte bâtie en concertation avec les parties prenantes, publiques et privées, et sur la base d'études poussées réalisées par le groupement d'études Inddigo / Logicités / ELV Mobilités dont les rapports sont disponibles en ligne sur le site de l'Agglo.



➕ Pour en savoir plus



Le territoire et son fonctionnement logistique



Pourtant située dans le premier département logistique de France, et proche des grands pôles logistiques du Sud parisien, la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine (CAMVS) n'est pas un territoire logistique. La dynamique logistique (construction d'entrepôts depuis 1975) ne comptabilise que 207 000 m², chiffre faible par rapport par rapport aux 23 millions de m² en Île-de-France.

Mais le territoire est traversé par des flux importants de transit permettant l'approvisionnement de ces plateformes, la principale raison analysée étant le gain de kilomètres et l'économie de péage autoroutier.

✓ Avec 132 000 habitants, la CAMVS est fortement polarisée par l'agglomération de Melun, qui avec les communes proches (Dammarie-lès-Lys, Le Mée-sur-Seine et Vaux-le-Pénil) représente près des trois-quarts de la population. Également principale polarité commerciale urbaine, le centre-ville de Melun souffre d'une vacance commerciale significative (comme plusieurs autres centres de villes moyenne en France).

✓ Le secteur économique est porté par le **pôle aéronautique de Villaroche et le parc d'activités de Vaux-le-Pénil**. Ce sont au total 13 460 entreprises, notamment des secteurs tertiaires de l'artisanat et des services, qui sont concernées par des mouvements de livraison au moins une fois par semaine.

✓ Ces établissements économiques génèrent chaque jour **9 700 mouvements représentant 44 800 km, qui sont à 66% des réceptions et 34% des expéditions de marchandises**. Là encore, une concentration des flux autour du cœur d'agglomération est visible.

✓ Les véhicules effectuant ces livraisons sont pour **70% des véhicules utilitaires légers**, pour 22% des poids-lourds porteurs et pour 9% des poids-lourds articulés. Cela engendre **chaque jour des émissions de 15 tonnes de CO₂**. Les véhicules de livraison sont encore très rarement des véhicules à énergie alternative au diesel. La transition énergétique n'est pas encore une réalité sur le territoire de la CAMVS.

✓ Quant aux livraisons aux particuliers, notamment liés au e-commerce, elles sont estimées à **10 000 colis par jour**.

L'e-commerce génère majoritairement des livraisons à domicile mais aussi des livraisons à travers un réseau de 111 points relais et consignes de retrait, plus vertueux.

✓ Les livraisons urbaines, en dehors de l'aire piétonne de Melun, sont en majorité réalisées **en dehors des aires de livraison prévues**, trop souvent en double-file ou sur le trottoir. Ces aires sont pour la plupart **trop courtes par rapport à la dimension des véhicules, mal signalisées** et pas toujours renseignées dans les arrêtés municipaux.

✓ Ces aires de livraison sont trop souvent utilisées **de façon inappropriée par des voitures**, ce qui mobilise fortement la police municipale.

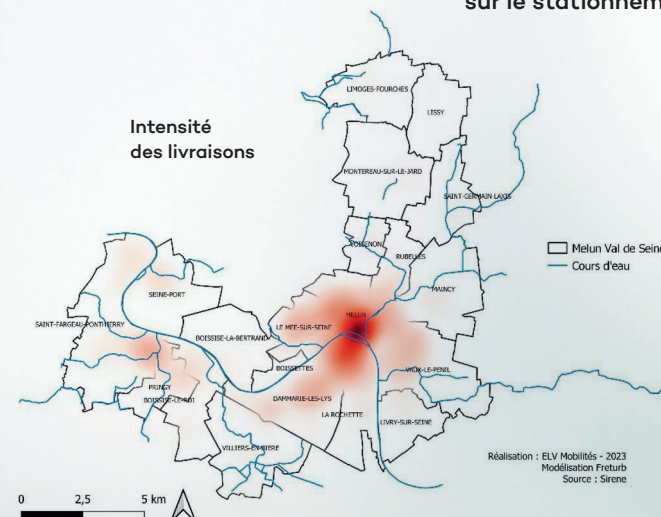
✓ La **rue Saint-Aspais est un point de tension** et un lieu de stationnement essentiel des camions qui ne rentrent pas dans le centre-ville, les livreurs terminant la livraison à pied. Ces livraisons dans le cœur d'agglomération font souvent l'objet de **conflits d'usage**

et de risques pour les livreurs, comme pour les autres usagers de l'espace public, laissant penser que cette fonction indispensable à l'approvisionnement des établissements économiques doit être mieux intégrée.

✓ **La question du transit**, qui caractérise fortement le territoire, **a des impacts sur la congestion, mais aussi le bruit**. 18% de la population de Melun vit dans des couloirs de bruit supérieurs à 68 décibels. Cette question essentielle constitue un enjeu de qualité de vie et de santé publique.

✓ Cette question du transit est d'autant plus prégnante que **l'agglomération possède un potentiel multimodal au travers notamment de l'axe fluvial**, utilisé par certains flux massifiés mais disposant d'une capacité importante.

✓ Enfin, l'analyse réglementaire met en évidence une grande hétérogénéité de documents et certaines anomalies, source de **confusion et de difficultés d'application de la réglementation sur le stationnement**.



Une charte LUD construite autour de 4 axes d'intervention et de 9 actions



Axe 1 Gestion des pratiques dans l'espace public

1A

Approfondir la question des flux de transit traversant l'agglomération, en vue de limiter les impacts

- ✓ Définir ce qu'est le trafic de transit : trafic n'ayant pas pour O/D les communes de la CAMVS.
- ✓ Effectuer une **étude précise de circulation** et de flux en transit.
- ✓ Se rapprocher des **territoires voisins** ayant les mêmes problématiques (Fontainebleau) et des partenaires publics (département...).
- ✓ Poser l'enjeu de la **réglementation / interdiction** à terme.

1B

Organiser le maillage des aires de livraison

- ✓ Réaliser un **Schéma Directeur des Aires de Livraison (SDAL)** à partir du diagnostic déjà réalisé.
- ✓ Créer / supprimer / adapter les aires.
- ✓ Redéfinir la réglementation du stationnement : valorisation des Véhicules à Faible Emission (VFE), renforcer les contrôles, adapter le montant de la verbalisation...

1C

Adapter la réglementation locale du transport de marchandises

- ✓ Définition de principes communs de réglementation à l'échelle de l'agglomération.
- ✓ Créer un **modèle d'arrêté** en s'appuyant possiblement sur le masque de création des arrêtés de l'application B.A.C. IDF.
- ✓ Communiquer cette nouvelle réglementation en l'intégrant dans la base de données digitale régionale (et ultérieurement nationale DialOG) qui sera mise en place (projet B.A.C. IDF).



Axe 2 Chaînes logistiques urbaines durables

2A

Développer un Espace Logistique de Proximité (ELP)

- ✓ Valider / conforter le choix d'un site.
- ✓ Accompagner des porteurs de projet existants ou à faire venir Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) ou Appel à Projet (AAP).
- ✓ Faire évoluer la réglementation locale afin d'inciter les acteurs à utiliser l'ELP.
- ✓ Envisager la mixité des activités au sein de l'ELP ; point relais, cyclo-logistique, circuits courts, stockage commerçants...

2B

Mieux organiser le maillage des points de retrait / consignes

- ✓ Travailler avec les réseaux de points-relais et consignes.
- ✓ Réaliser un « **schéma directeur** » des points de livraison hors-domicile.
- ✓ Animer un « réseau commerçants point relais » pour suivre les évolutions des pratiques.
- ✓ Communiquer auprès des clients sur les meilleures pratiques de retrait (modes doux, mutualisation des déplacements auto...).

2C

Favoriser la cyclologistique

- ✓ Intégrer la logistique dans le Schéma Directeur des Liaisons Douces.
- ✓ Assurer une animation pour l'émergence de projets privés et de porteurs de projets.
- ✓ Se rapprocher de la **Fédération professionnelle de la cyclo logistique**.
- ✓ S'inscrire au programme **ColisActiv'** (aide financièrement la cyclo logistique).
- ✓ Promouvoir auprès des entreprises les **programmes d'aides au développement** de la cyclo-logistique.
- ✓ Encourager par la **commande publique**.



Axe 3 Innovations et report modal

3A

Promouvoir le report modal, notamment vers la voie d'eau

- ✓ Se rapprocher de HAROPA Port.
- ✓ Étudier les opportunités avec les partenaires : Voies Navigables de France et ses programmes de plan d'aide au report modal et à l'expérimentation.
- ✓ Communiquer (bulletins intercommunaux, municipaux) pour susciter les initiatives d'entreprise.
- ✓ Être en veille sur les innovations fluviales.

3B

Promouvoir le renouvellement des flottes et l'avitaillement des véhicules

- ✓ Aider le compte-propre : information sur les aides...
- ✓ Travailler à une échelle supra intercommunale.
- ✓ Réaliser un diagnostic technique du territoire avec les gestionnaires de réseaux de distribution énergétique.
- ✓ Accompagner le déploiement de solutions multi-énergies.

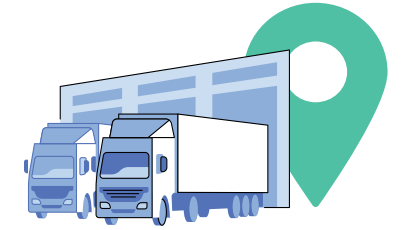


Axe 4 Sensibilisation

4A

Sensibiliser et organiser la gouvernance

- ✓ Instauration d'un référent Logistique Urbaine permanent au sein de la CAMVS.
- ✓ Organisation d'événements de sensibilisation.
- ✓ Être actifs et attentifs auprès des acteurs du territoire : commerçants, transporteurs...
- ✓ Être actifs sur les réseaux sociaux, journaux municipaux, salons professionnels...
- ✓ Assurer la gouvernance :
 - Réunion du Cotech et du Copil au moins 1 fois par an,
 - Création et réunion d'un Comité des Partenaires au moins 1 fois par an,
 - Création d'un groupe projet par action initiée, réuni selon les besoins.



Zoom sur les espaces de logistique de proximité

L'objectif de ces espaces est de faciliter la consolidation des flux de marchandises et de permettre le développement de livraisons décarbonées. Ces actions ont pour finalité de réduire les flux de véhicules dans la zone urbaine dense, leur impact environnemental et d'apporter des services aux commerces et aux habitants du centre-ville.

Si la nécessité d'Espace Logistique de Proximité (ELP) sur le territoire n'est en aucun cas remise en cause, de nombreux projets, souvent financés avec des fonds publics, ont abouti à des échecs pour diverses raisons. L'analyse des échecs permet de préciser les conditions de réussite d'un ELP :

✓ **Une réglementation locale contraignante, incitative et mise en application**
Pour Melun, le diagnostic a montré une souplesse dans son application pour les livraisons. Il faut donc une stricte application dans un périmètre le plus large possible du créneau de livraison défini et accorder des facilités horaires supplémentaires aux véhicules décarbonés (électriques, vélo cargos...).

✓ **Un soutien politique fort**
Plusieurs formes possibles : commandes publiques en apportant à l'exploitant une activité récurrente, aides financières souvent essentielles au démarrage de l'activité, communication etc.

✓ **Un immeuble bien situé, bien configuré et à un loyer acceptable**
L'accessibilité au site en poids-lourds sans gêne pour les riverains, l'emplacement au centre-ville, le bâtiment adapté aux activités logistiques, constituent des critères de choix importants. À l'échelle de la CAMVS, nous estimons un besoin pour un espace de 500 m² environ, avec un loyer cohérent. Un espace plus petit, mais avec une localisation bien adaptée, pourrait aussi apporter une partie de la solution.

✓ **Un porteur de projet local et professionnel**
C'est un maillon essentiel pour la réussite d'un ELP ; il doit disposer des capacités d'investissement, d'une compétence dans la livraison urbaine, d'une présence locale et d'une certaine neutralité vis-à-vis des transporteurs.