



*Communauté d'Agglomération
Melun Val de Seine (CAMVS)*

AMO POUR L'ELABORATION
D'UNE CHARTE LOGISTIQUE
URBAINE ;
ETUDE D'OPPORTUNITE POUR
LE DEVELOPPEMENT DE
CENTRE LOGISTIQUE URBAINE

RAPPORT DE DIAGNOSTIC

Avril 2023



www.inddigo.com



VOS INTERLOCUTEURS

Renaud Kourland

E-mail : c.renard@inddigo.com

Jérôme Libeskind

E-mail : jerome.libeskind@gmail.com

SOMMAIRE

SOMMAIRE	2
INTRODUCTION	4
1 LA LOGISTIQUE, UNE ACTIVITE TRES PREGNANTE EN SEINE-ET-MARNE	5
1.1. La Seine-et-Marne, premier département logistique de France	5
1.2. La plateformisation de la logistique, un enjeu de maitrise des flux	10
1.2.1. Melun Val de Seine, proche de grands secteurs logistiques	10
1.2.2. Caractéristiques des implantations à Melun Val de Seine	11
1.3. Les échelles géographiques des chaines logistiques et de leurs maillons	14
1.4. Un intense trafic routier de transit	15
1.4.1. Les infrastructures routières de desserte et de transit	15
1.4.2. Les trafics de transit	19
2 CARACTERISTIQUES DEMOGRAPHIQUES DE MELUN VAL DE SEINE	22
2.1. La répartition démographique dans l'agglomération	22
2.2. Evolution démographique	25
2.3. Caractéristiques du bassin d'emploi	26
2.4. La démographie, un inducteur logistique de premier plan	27
3 CARACTERISTIQUES DU TISSU ECONOMIQUE DE MELUN VAL DE SEINE	28
3.1. Les zones d'activités du territoire	28
3.1.1. Le pôle aéronautique de Melun Villaroche	29
3.1.2. Le parc d'activité économique de Vaux-le-Pénil (Vaux-le-Pénil)	30
3.1.3. Autres secteurs d'activités	31
3.2. Les secteurs commerciaux	32
3.3. Caractéristiques du tissu d'entreprises de Melun Val de Seine	33
3.3.1. Localisation des entreprises	33
3.3.2. Typologie des activités	35
3.3.3. Les principales entreprises de l'agglomération	36
3.4. Le tissu d'artisans de Melun Val de Seine	37
4 LES FLUX DE LIVRAISONS	39
4.1. Caractéristiques des livraisons	39
4.2. Les livraisons par communes	41
4.3. Les principaux sites générateurs de flux	42
5 LES PRATIQUES LOGISTIQUES ET FLUX PAR FILIERES	44
5.1. La filière Entrepôts – Transport	44
5.2. La filière Commerce de gros	45
5.3. La filière Petits commerces	46
5.4. La filière Café Hôtels Restaurant	47
5.5. La filière Industrie	48
5.6. La filière Artisanat – Services	49
5.7. La filière Agriculture	50
5.8. La filière Grande Distribution	51
5.9. La filière Tertiaire	52
6 CARACTERISTIQUES DES FLUX DE LIVRAISONS	53
6.1. Les flux majoritairement assurés par des véhicules de < 3,5 t	53
6.2. Quantification du parc roulant	54
6.3. Les distances parcourues	55
6.4. Caractérisation du parc roulant	56
6.5. Les émissions de polluants	57
7 LA LOGISTIQUE URBAINE DANS L'ESPACE PUBLIC	58
7.1. L'occupation de la voirie	58

7.2.	Hierarchie des espaces dédiés aux livraisons	60
7.3.	Le centre-ville piéton de Melun	63
8	ANALYSE DES AIRES DE LIVRAISONS	65
8.1.	Les aires de livraison privatives à Melun Val de Seine	65
8.2.	Recensement et diagnostic des aires de livraisons : centre-ville de Melun	66
8.3.	Recensement et diagnostic des aires de livraisons : centre-ville de Dammarie-les-Lys	74
8.4.	Recensement et diagnostic des aires de livraisons : centre-ville de Saint-Fargeau-Ponthierry	76
9	LES PRATIQUES DE LIVRAISONS	77
9.1.	L'e-commerce et l'équipement du territoire en points relais	77
9.1.1.	L'e-commerce et son impact sur le territoire	77
9.1.2.	L'équipement du territoire de la CAMVS en points relais et consignes de retrait	78
9.2.	Observations des pratiques de livraisons	81
9.2.1.	Les flux de livraisons dans les trois villes d'études de Melun, Dammarie-les-Lys, et Saint-Fargeau-Ponthierry	81
9.2.2.	Les observations des pratiques logistiques des commerçants et des chauffeurs-livreurs	84
9.2.3.	Les conflits d'usage et la sécurité	92
9.2.4.	Une mutualisation des flux partielle	94
9.2.5.	La question du transit	94
9.2.6.	Analyse du périmètre de la zone d'activités de Vaux-le-Pénit	96
10	MELUN VAL DE SEINE, UNE AGGLOMERATION MULTIMODALE	102
10.1.	La multimodalité encore peu utilisée pour les marchandises	102
10.1.1.	Le mode ferroviaire	102
10.1.2.	Le mode fluvial	102
10.2.	Un contexte plus favorable aujourd'hui	106
11	ANALYSE DE LA REGLEMENTATION LOCALE DES MARCHANDISES	108
11.1.	Types d'arrêtés, nombre et date	108
11.2.	Les motifs de création des arrêtés	110
11.3.	Une hétérogénéité sémantique	111
11.4.	Une forte volonté de limiter le transit de poids lourds	112
11.5.	Un panel large de services chargés de l'application des arrêtés	113
11.6.	Des défaillances	115
11.7.	Bonnes pratiques	116
11.8.	Synthèse et recommandations	116
12	EVOLUTION DU TERRITOIRE	118
12.1.	Projet de territoire	118
12.1.1.	Projet MELUN VAL DE SEINE 2030	118
12.1.2.	Le plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)	119
12.2.	Les grands projets d'aménagement	121
12.2.1.	Le projet d'aménagement du Tzen 2	121
12.2.2.	Le renouvellement du Clos Saint Louis	123
13	PREMIERES RECOMMANDATIONS	124
13.1.	Analyses AFOM	124
13.2.	Recommandations	125
	ANNEXE 1 : guide d'entretiens "à la volée"	126

INTRODUCTION

Le présent rapport de diagnostic correspond à la première phase de l'étude d'*élaboration d'une charte de logistique urbaine et étude d'opportunité pour l'élaboration de centre logistique urbain* sur le territoire de la communauté d'agglomération Melun Val de Seine.

Réalisé en conformité avec la méthodologie mise en place par le programme InTerLUD (Innovations Territoriales en Logistique Urbaine Durable), ce travail de diagnostic vise à préparer les ateliers de concertation et la réalisation d'un plan d'action en faveur d'une logistique urbaine durable.

Il a été réalisé à partir de la méthodologie suivante :

- Analyse bibliographique des études réalisées, documents de planification, réglementation locale ;
- Modélisation des flux de logistique urbaine ;
- Entretiens qualitatifs avec des acteurs publics et économiques ;
- Visites sur le terrain à différentes reprises sur les 4 territoires d'étude : centre-ville de Melun, centre-ville de Dammarie-les-Lys, parc d'activités de Vaux-le-Pénil, traversée de Saint-Fargeau-Ponthierry ;
- Entretiens avec des commerçants et livreurs pratiquant le territoire.

Il a pour objectif de comprendre le fonctionnement du territoire sur le plan de la logistique urbaine, le contexte du territoire et de mettre en évidence les points forts et les dysfonctionnements.

Il constitue en conséquence une première étape permettant aux décideurs du territoire de mieux comprendre les caractéristiques de cette activité essentielle au fonctionnement des activités économiques.

Le travail de diagnostic a été réalisé conjointement par les trois bureaux d'études Inddigo, Logicités et ELV Mobilités.

Ont travaillé sur la réalisation de cette étude :

- Inddigo : Renaud Kourland et Christophe Renard
- Logicités : Jérôme Libeskind, Karine Weber et Céline Guilloit
- ELV Mobilités : Elsa Le Van

1 LA LOGISTIQUE, UNE ACTIVITÉ TRÈS PRÉGNANTE EN SEINE-ET-MARNE

1.1. LA SEINE-ET-MARNE : PREMIER DÉPARTEMENT D'IMPLANTATION LOGISTIQUE DE FRANCE

L'importance de la Seine-et-Marne dans le système logistique national et francilien n'est pas le résultat du hasard. Dès les XII^{ème} et XIII^{ème} siècles, les foires de Champagne, à la croisée des routes du Nord et du Sud vers les Flandres et l'Italie, faisaient de Lagny et de Provins des pôles d'échanges et de commerce parmi les plus importants d'Europe. Aujourd'hui, à l'heure de l'Europe économiquement intégrée et de la mondialisation, la Seine-et-Marne bénéficie toujours d'un positionnement géostratégique particulièrement favorable à l'entrée de la région Île-de-France, un des tout premiers pôles économiques et logistiques européens.

La place relative de la Seine-et-Marne dans le système logistique national peut ainsi s'apprécier au regard de son positionnement géographique à l'échelle du continent européen et du territoire national.

Le principal axe économique et logistique européen est constitué par la dorsale rhénane, dite aussi « banane bleue », qui relie les îles britanniques (Manchester-Birmingham-Londres), au Benelux et ses ports, à la vallée du Rhin et à la Suisse, jusqu'à l'Italie du Nord. C'est sur cette dorsale économique européenne que se concentrent la plus grande part de la valeur ajoutée industrielle et logistique de l'Union Européenne. La France est concernée par cet axe au travers de quelques régions frontalières (anciennes régions Nord-Pas-de-Calais et Alsace), qui bénéficient d'une dynamique logistique forte.

A échelle nationale, l'axe le plus important qui structure les principales implantations logistiques est constitué de l'axe Lille - Paris - Lyon - Marseille, parfois appelée « dorsale logistique », qui concentre plus de la moitié des surfaces logistiques en France. Mais la région Ile-de-France constitue à elle seule également un des premiers pôles logistiques européens. En effet, l'Île-de-France est une région métropolitaine de 12,35 millions d'habitants (source : INSEE), qui recèle un énorme potentiel de consommation et de production. Ceci induit une logistique puissante nécessitant le traitement de flux considérables provenant de / allant vers tous les espaces géographiques possibles. C'est donc au sein de cette puissante région logistique et sur la dorsale logistique nationale que se situe donc la Seine-et-Marne.

La question des portes d'entrées métropolitaines est une question majeure dont dépend la localisation des implantations logistiques opérationnelles chargées de traiter les flux entrants et les flux sortants de la métropole. Or, la Seine-et-Marne (dont la superficie est d'environ la moitié du territoire francilien), bénéficie d'un positionnement sur 4 des 6 grands axes terrestres de pénétration des flux d'Île-de-France, qui correspondent à autant de secteurs « portes d'entrée logistique métropolitaine » :

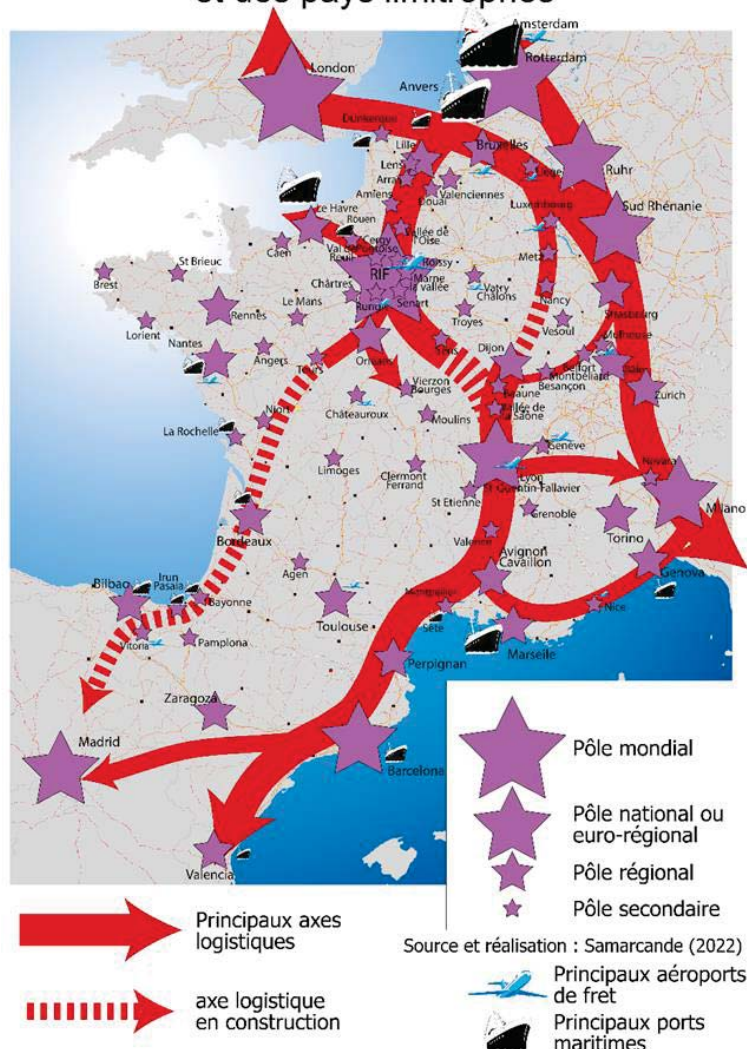
- L'axe Nord, qui relie l'Île-de-France au Nord de la France et de l'Europe, c'est à dire une grande partie de la population et de l'économie européenne, caractérisée en grande partie par des flux de produits industriels et importés par voie maritime. L'axe routier A1 et les lignes ferroviaires du Nord structurent cet axe et desservent le secteur de Roissy-CDG qui constitue, associée à la plate-forme aéroportuaire, une des principales entrées/sorties de la région.
- L'axe Est qui ouvre l'Île-de-France sur le Grand-Est de la France, l'Allemagne et l'Europe centrale et orientale supporte des flux importants, surtout industriels, acheminés par voie

routière (A4, RN4) et par voie ferroviaire (ligne Paris-Strasbourg). Il débouche sur un secteur géographique qui comprend Marne-la Vallée et le secteur du Val Bréon.

- L'axe Sud-Est qui relie l'Île-de-France au Centre et au Sud-Est de la France et de l'Europe, se décompose en deux branches autoroutières, celle plus ancienne de l'A6 qui traverse le Sud de la Seine-et-Marne et aboutit dans l'Essonne (secteur Centre-Essonne) et qui constitue un des principaux espaces logistiques franciliens ; et celle plus récente de l'A5 qui aboutit à Sénart, qui fait partie du même espace logistique que Centre-Essonne où les plus grandes zones logistiques franciliennes se sont développées, surtout pour les produits de grande consommation. **L'agglomération de Melun Val de Seine est située sur cet itinéraire Sud-Est entre l'A6 et l'A5.**

Ces axes radiaux aboutissent tous sur **l'axe routier de rocade, l'autoroute Francilienne (A104)**, qui fait le lien entre ces derniers, leur intersection ayant favorisé l'implantation des plus importantes zones d'implantation logistique du département et de la région.

Les principaux pôles logistiques français et des pays limitrophes

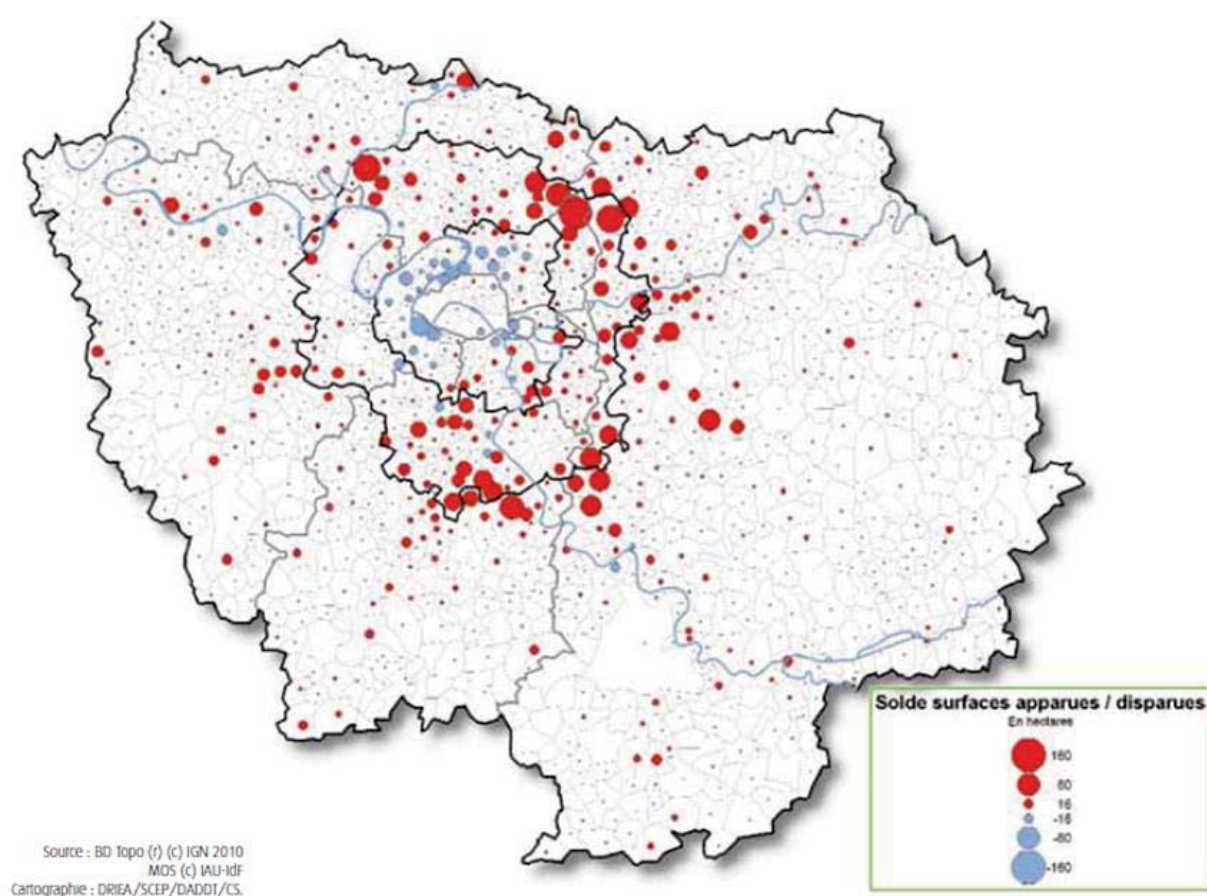


Ce positionnement géographique de la Seine-et-Marne favorable à la logistique a été largement valorisé par un mouvement centrifuge exceptionnel de plus de quatre décennies (dit « desserrement

logistique »). Celui-ci s'est manifesté par le transfert massif des fonctions logistiques et des surfaces de bâtiments correspondantes de la proche périphérie parisienne vers la grande périphérie.

Ce mouvement est dû à la dynamique urbaine du cœur de l'Ile-de-France, qui a vu se développer une forte pression pour la construction de logements, de bureaux et de locaux tertiaires dans un contexte de raréfaction foncière. Les activités logistiques fortement présentes dans le tissu urbain dense, notamment en Seine-Saint-Denis et dans le Val-de-Marne (La Plaine Saint-Denis, secteur de Seine-Amont), qui avaient des difficultés à se développer dans un cadre contraint et des bâtiments obsolètes ont donc été délocalisées au bénéfice d'activités ayant une rentabilité foncière plus élevée, même si l'éloignement des activités du cœur de l'agglomération a induit des effets pervers comme l'allongement des distances et un recours accru au transport routier.

Le desserrement logistique : soldes des surfaces logistiques apparues / disparues en Ile-de-France entre 1975 et 2010



Avertissement méthodologique : l'analyse qui suit s'appuie sur la base de données nationale SITADEL qui recense les constructions autorisées par catégorie de construction, en particulier pour les surfaces d'entrepôt. Seules les surfaces supérieures à 1 000 m² sont prises en compte. SITADEL est la base nationale des demandes d'autorisations d'urbanisme (DAU) gérée par le Service des données et études statistiques (SDES) du Commissariat général au développement durable (CGDD) du Ministère de la transition écologique.

Cette base recense les autorisations depuis 1975. En 2017, une rupture statistique ne permet plus d'agréger les données antérieures et postérieures, si bien que la base a été traitée sur 2 périodes

distinctes : 1975-2017 et 2017-2021. Au moment du traitement et de l'analyse, les données de l'année 2022 n'étaient pas encore disponibles.

La Seine-et-Marne est ainsi le premier département logistique de France si l'on se réfère aux surfaces d'entreposage construites depuis 1975. L'Ile-de-France pèse pour 20% des surfaces d'entreposage réalisées en France depuis 1975, avec plus de 23 millions de m² construits.

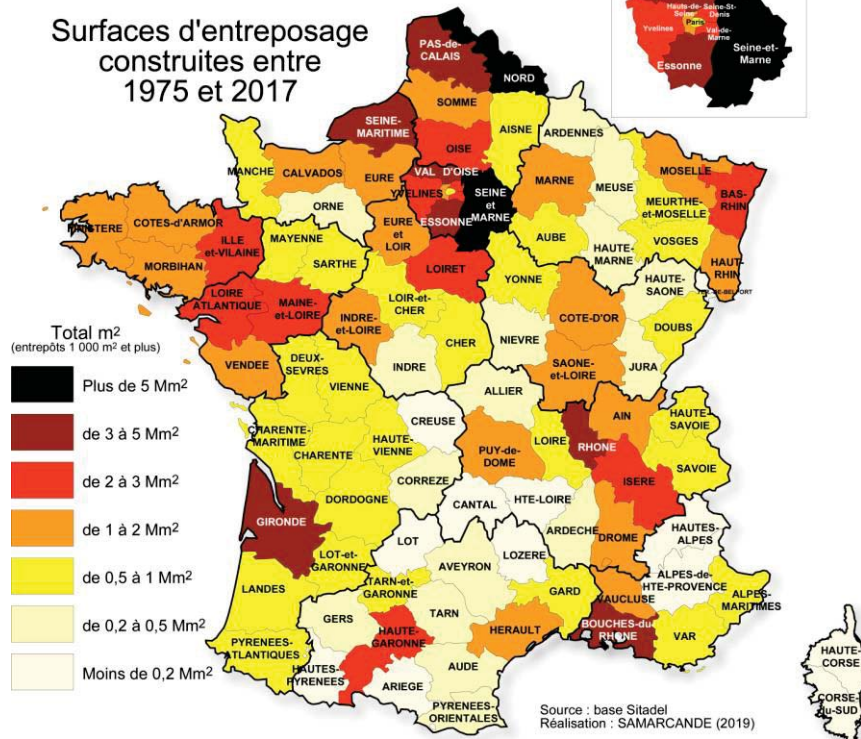
- Sur la période 1975-2017 : 7 millions de m² d'entrepôts ont été construits en Seine-et-Marne, ce qui représente 30% de la dynamique immobilière logistique de l'Ile-de-France et 6% de la dynamique immobilière logistique de la France.
- Sur la période 2018-2021 : 800 000 m² ont été construits dans le département, ce qui représente 38% de la dynamique logistique immobilière de l'Ile-de-France et 5% de la dynamique immobilière logistique en France.

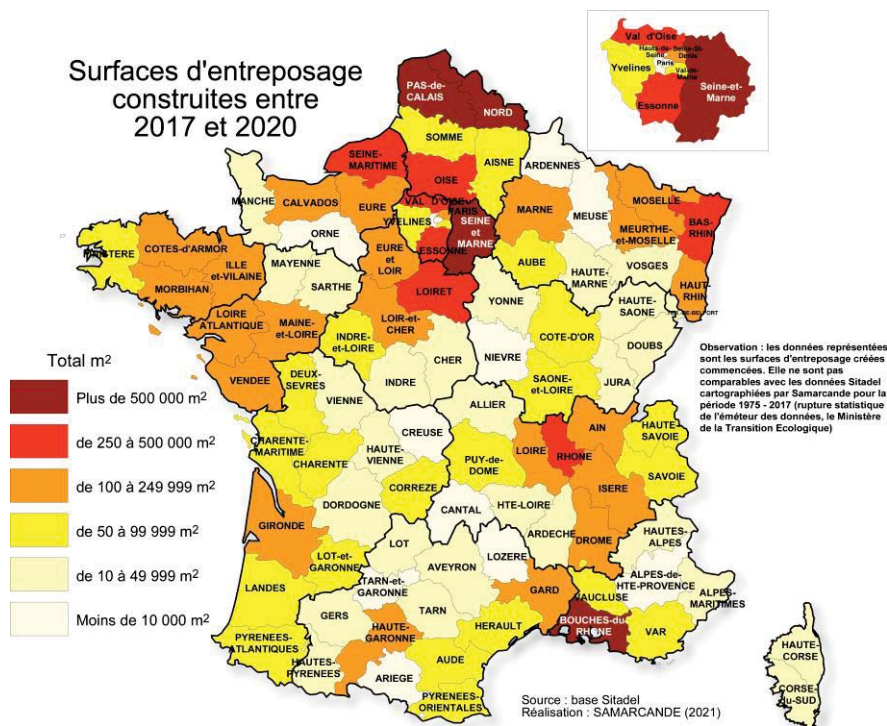
A échelle nationale, près de 7 300 communes ont vu s'implanter des surfaces d'entreposage entre 1975 et 2017 (sur 36 700 communes). La part des communes ayant vu la construction de surfaces d'entreposage est donc de 20% (1 commune sur 5). En Seine-et-Marne cette part est de 32% (1 commune sur 3), ce qui signifie que les implantations d'entrepôts sont très prégnantes dans le département. L'importance de ces constructions est néanmoins très différente d'une commune à l'autre.

Les communes ayant vu le plus de construction dans le département entre 1975 et 2017 sont Moissy-Cramayel (560 000 m², 7^{ème} commune ayant accueilli le plus de surfaces logistiques en France sur la période), Croissy-Beaubourg (363 000 m²) et Mitry-Mory (345 000 m²) ; communes situées hors du territoire de Melun Agglomération.

Construction de surfaces d'entreposage par département

Surfaces d'entrepasage construites entre 1975 et 2017





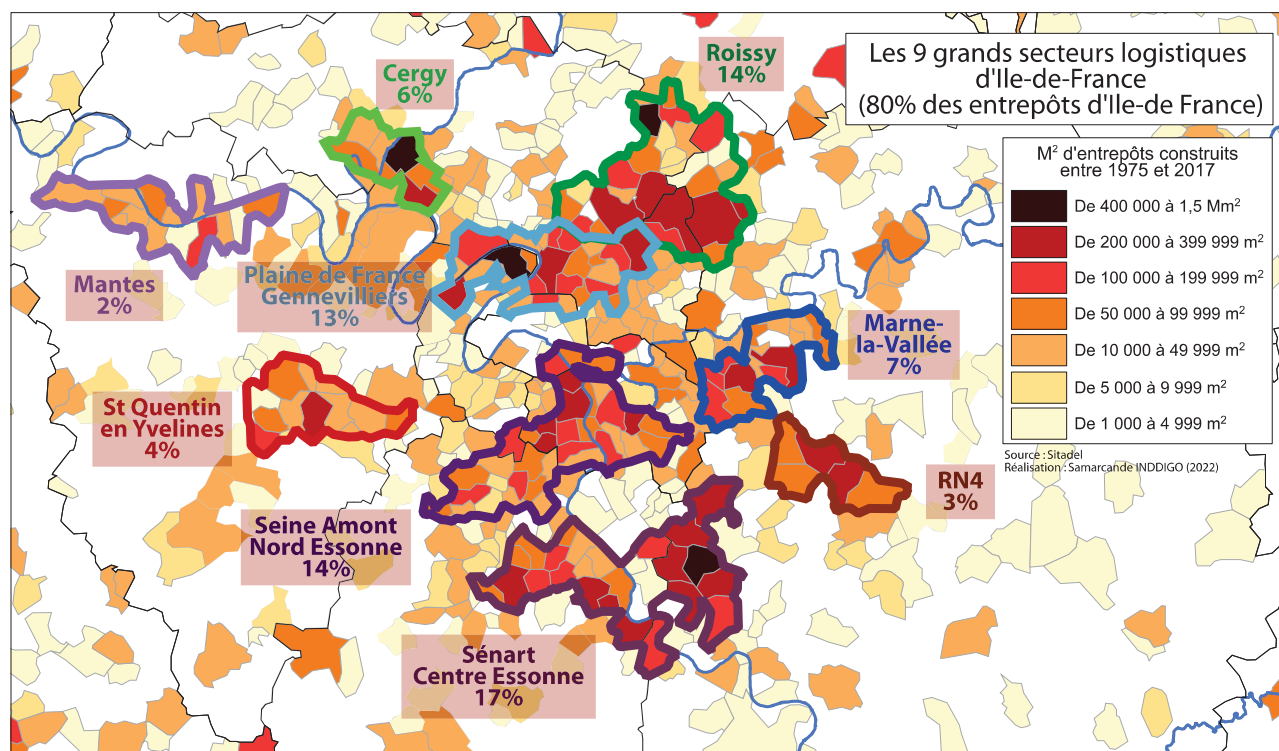
1.2. LA PLATEFORMISATION DE LA LOGISTIQUE EN SEINE-ET-MARNE, UN ENJEU DE MAITRISE DES FLUX

1.2.1. MELUN VAL DE SEINE, PROCHE DE GRANDS SECTEURS LOGISTIQUES

L'agglomération Melun Val de Seine a limité le développement de plates-formes logistiques sur son territoire, mais c'est en revanche **un espace « cerné » de territoires logistiques parmi les plus importants d'Ile-de-France et même de France** :

- **Grand Sénart, à proximité immédiate au Nord du territoire** : important territoire de desserrement des fonctions logistiques depuis les années 90 surtout, avec d'importantes zones logistiques dédiées à Savigny-le-Temple (ZI de Savigny, PA du Bois des St Pères), Moissy-Cramayel (Park Prologis, Parc de l'A5, PA du Château d'eau) et Combs-la-Ville (zone Parisud) par exemple. La stratégie de développement économique local sur ces territoires voisins a favorisé la logistique. Ce dynamisme logistique s'est un peu ralenti ses dernières années, dû à la réduction des disponibilités foncières et également à la volonté politique locale de permettre une diversification des activités. Quelques projets perdurent néanmoins : Chronopost ouvrira en 2024 une nouvelle plateforme logistique dans l'écopôle de Sénart (Seine-et-Marne) qui pourra traiter 700 000 colis par jour et devrait employer un millier de salariés (l'entrepôt devra répondre à un cahier des charges vertueux : une part d'utilisation de véhicules décarbonés, une toiture photovoltaïque, un niveau de labélisation élevé).
- **Cœur d'Essonne à Ouest** : la Francilienne est sur ce territoire comme sur d'autres en Ile-de-France un catalyseur d'implantations logistiques. Plusieurs zones d'activités accueillant des entrepôts se sont développées à Fleury-Mérogis, Bondoufle, Le Plessis-Pâté et surtout à Brétigny. Brétigny est le centre névralgique logistique de ce territoire, bénéficiant de l'accès par la RN104 et de l'axe RD19 permettant de rejoindre la RN20.
- **Grand-Orly Seine Bièvre au Nord-Ouest** : un espace logistique plus proche du cœur de la métropole, en zone dense de première et seconde couronne, composé de zone d'activités

logistiques majeures (MIN de Rungis, Plateforme Sogaris, zone Sénia, zone Delta, plateforme aéroportuaire d'Orly...) et marqué par la multimodalité ferroviaire (Triage de Villeneuve-Saint-Georges, terminal intermodal de Valenton), fluviale (Port de Bonneuil-sur-Marne jouxtant l'EPT), chapelet de quai fluviaux de Ivry-sur-Seine à Viry-Châtillon) et aéroportuaire (aéroport d'Orly), drainé par un réseau routier magistral (A86, A6).



Source : Sitadel 1975-2017, réalisation : Samarcande-INDDIGO

Melun Val de Seine accueille également des implantations logistiques, développées récemment. C'est « un territoire de débord » du secteur d'Evry-Lisses, le long des axes routiers structurants. Ainsi, Saint-Fargeau-Ponthierry, contigu au secteur d'Evry-Lisses, bénéficie de l'accès à l'A6 et accueille des entrepôts. De même, Montereau-sur-le-Jard (sur laquelle Colissimo a ouvert en 2021 plateforme de tri colis « nouvelle génération » de 23 000 m²) contigu du secteur de Sénart, bénéficie de l'accès à l'A5. Nous aborderons les implantations sur le territoire dans le chapitre suivant.

Le positionnement géologique de la CAMVS, à la fois sur l'axe logistique d'entrée Sud-Est de l'Ile-de-France (composé de l'A6 et de l'A5) et en bordure immédiate du secteur Sénart Centre-Essonne (qui tend vers la saturation, même si des implantations récentes ont vu le jour, comme Amazon à Brétigny et que la volonté politique est au renouvellement des constructions logistiques) explique aujourd'hui l'attractivité logistique du territoire pour des bâtiments logistiques.

1.2.2. CARACTERISTIQUES DES IMPLANTATIONS A MELUN VAL DE SEINE

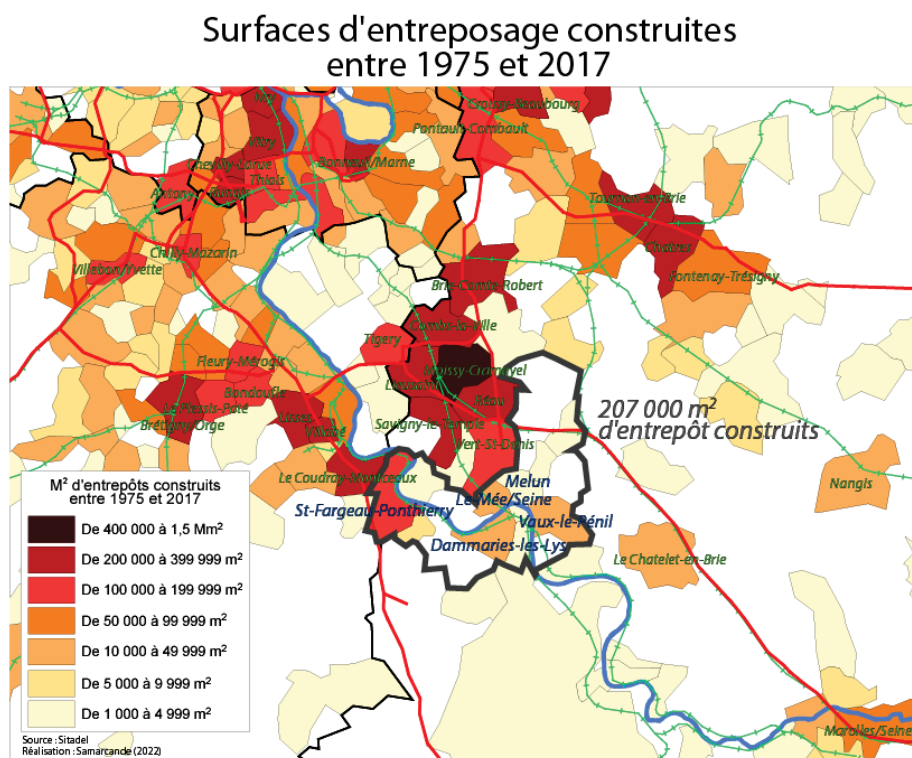
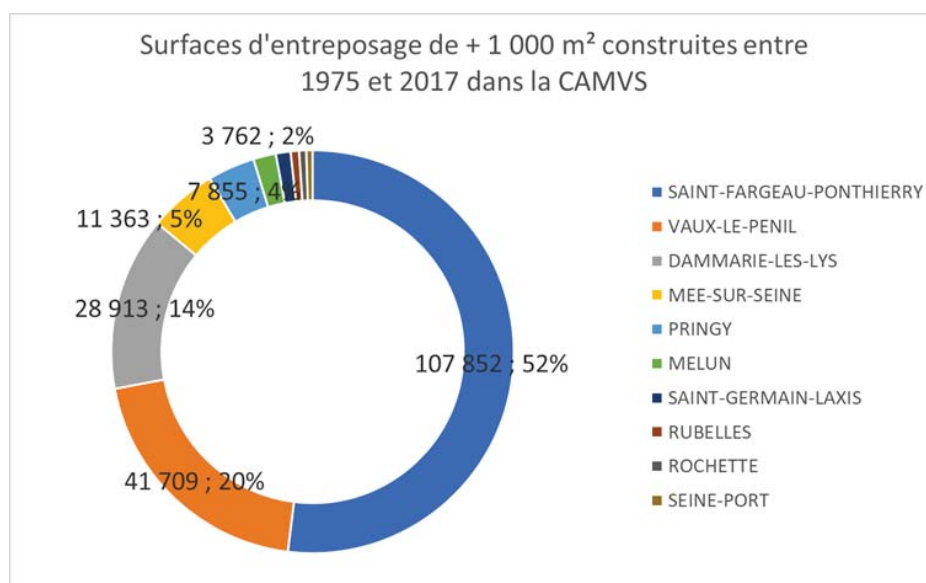
Avec 207 000 m² construit entre 1975 et 2017, et 18 000 m² construit entre 2017 et 2021, Melun Val de Seine est à l'échelle régionale un espace peu logistique.

De 1975 à 2017, la moitié (108 000 m²) des 207 000 m² construits l'ont été sur la commune de Saint-Fargeau-Ponthierry, sur les deux zones logistiques voisines de la ZAC de la Mare aux Loups (21 ha) et du Parc d'entreprises de l'Europe (19 ha). Ces deux zones sont à vocation mixte (commercial, service avec un entrepôt Transdev) et sont néanmoins très orientées vers la logistique de grande distribution

spécialisée : (entrepôt PicWicToys (ex Toy'S Rus), entrepôts *Casita Inspiration* (meuble), entrepôts *Cocktail Scandinave*).

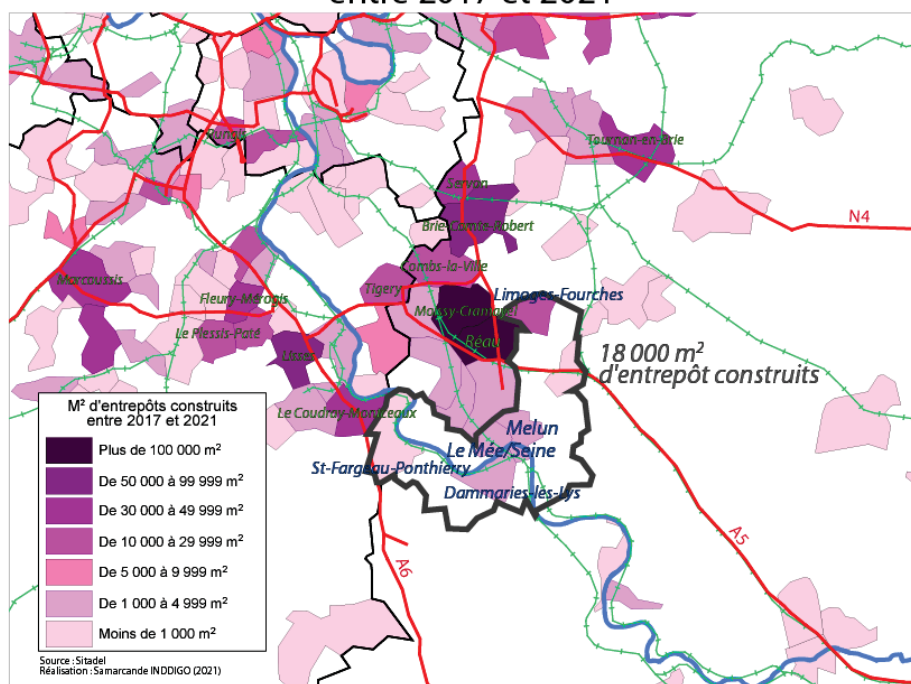
Vaux-le-Pénil et Dammarie-les-Lys regroupent l'essentiel des autres implantations d'entrepôts de plus de 1 000 m², notamment sur le PAE de Vaux-le-Pénil Melun Val de Seine : entrepôt Bert&you (logistique et transport routier), centre de tri La Poste, dépôt France Express, site OCP répartition (répartiteur pharmaceutique).

A noter la présence du site Cooper de Melun (produit pharmaceutique), que l'Institut Paris Région classe comme site logistique.



Source : SITADEL Données 1975 - 2017

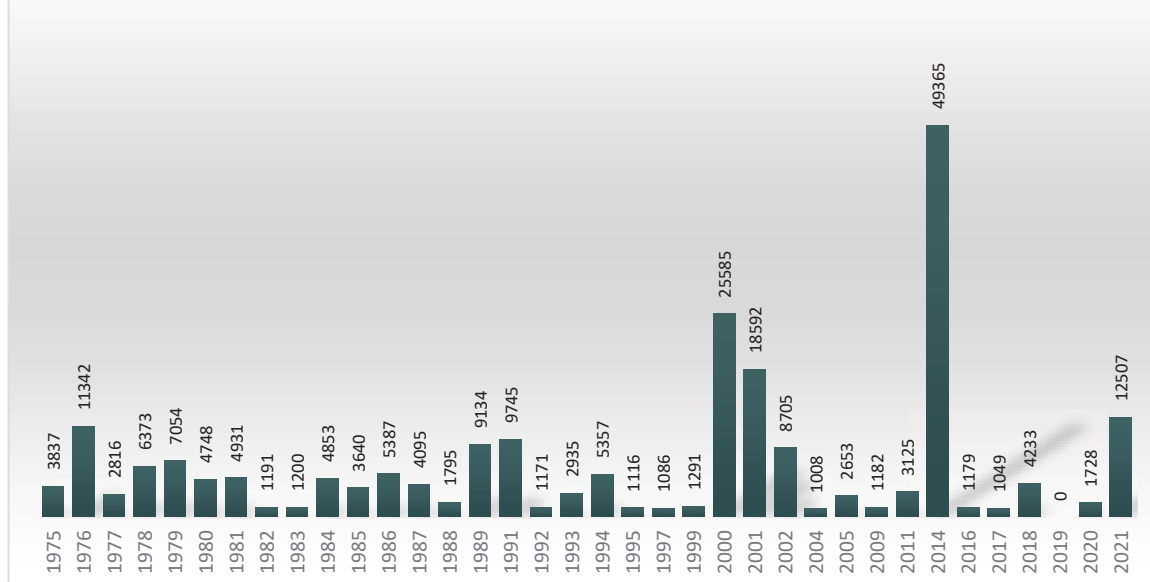
Surfaces d'entrepasage construites entre 2017 et 2021



Source : SITADEL Données 2017 – 2021

Evolution de la dynamique de construction immobilière logistique

Construction d'entrepôts dans la CAMVS (en m²) de 1975 à 2017



Source : SITADEL

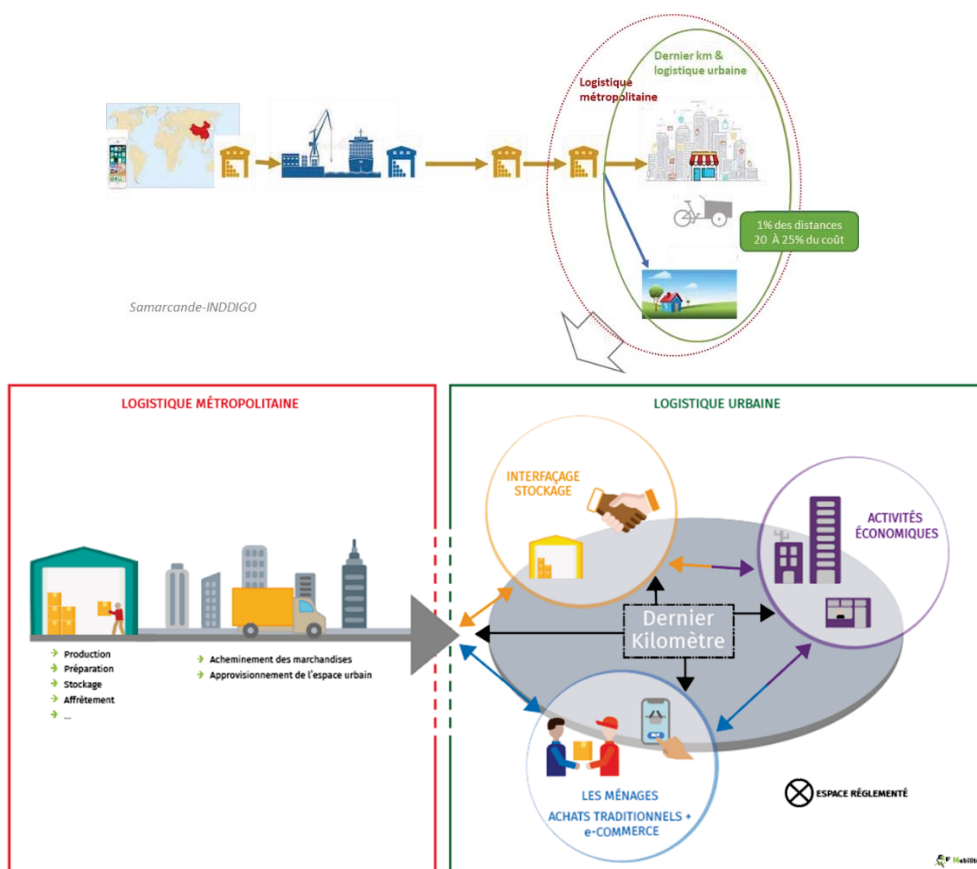
1.3. LES ECHELLES DES CHAINES LOGISTIQUES ET DE LEURS MAILLONS

Le développement d'entrepôts et de bases logistiques de plus en plus grandes en Seine-et-Marne traduit le développement de prestations logistiques performantes et à forte valeur ajoutée dans ces entrepôts qui sont en réalité de véritables « usines à flux », sites d'innovations techniques et technologiques, fortement générateurs d'emplois. Leur développement est notamment porté par la grande distribution généraliste et spécialisée et le fort développement du e-commerce, par les stratégies de déspecialisation des canaux de distribution et de logistique omnicanale, et par le process logistique de plus en plus automatisé de gestion des stocks et de préparation des commandes.

Ces bases logistiques exogènes, c'est-à-dire qui rayonnent sur un périmètre bien plus large que celui sur lequel elles sont implantées, ont une vocation au moins métropolitaine et régionale, le plus souvent nationale et parfois européenne ; elles s'implantent et fonctionnent selon des logiques logistiques différentes de la logique logistique du dernier kilomètre, qui fait l'objet du présent rapport.

Cependant, il nous paraît important d'expliquer ici le fonctionnement systémique des chaines logistiques, qui ont bien souvent une échelle internationale (car beaucoup de nos biens de consommation sont produits en Asie notamment), qui peuvent certes se décomposer en différents maillons imbriqués, mais qui fonctionnent ensemble pour permettre l'approvisionnement des bassins de consommation et la gestion de l'ensemble des flux de marchandises nécessaires au bon fonctionnement des entreprises et des territoires :

La logistique urbaine, dernier maillon d'une chaîne logistique globale



La maîtrise des implantations de la « grande logistique » sur le département de Seine-et-Marne et à Melun Val de Seine nous semble primordiale à la fois pour limiter le mitage des implantations logistiques et ainsi maîtriser le développement du foncier à vocation logistique, accroître la maîtrise du développement logistique et des flux de la part de la puissance publique, éviter le développement de sites mal insérés, et favoriser les supply-chains plus vertueuses, plus mutualisées (couplage zone d'entrepôts et terminal multimodal) et innovantes.

Le département de Seine-et-Marne s'est engagé dans une démarche de bonne gouvernance logistique à travers la réalisation d'un Schéma logistique départemental, réalisé en 2018.

1.4. UN INTENSE TRAFIC ROUTIER DE TRANSIT

Une des conséquences de cette situation géographique et géo-logistique de Melun Val de Seine, et au regard du réseau autoroutier du Sud de l'Île-de-France, est **l'importance des flux de transit de poids-lourds** qui traversent le territoire de l'agglomération pour rejoindre les grandes zones logistiques proches du territoire.

1.4.1. LES INFRASTRUCTURES ROUTIERES DE DESSERTE ET DE TRANSIT

L'agglomération de Melun Val de Seine est desservie par un réseau autoroutier dense :

- A l'Ouest de l'agglomération, l'Autoroute A6 ;
- Au Nord et à l'Est, l'autoroute A5 traverse et dessert le territoire ;
- Ces deux autoroutes radiales qui desservent la métropole sur un axe Nord-Sud (A6 vers Lyon – Marseille) et Est-Ouest (A5 vers Troyes) sont connectées à l'autoroute de rocade A104 au niveau de Moissy-Cramayel, à environ 10 km de Melun.

C'est cette très bonne desserte en infrastructure autoroutière qui a favorisé le développement de plates-formes logistiques dans ce secteur de la Seine-et-Marne et de l'Essonne proche.

Situation de Melun Val de Seine au regard du réseau routier et autoroutier



Source : Géoportail.gouv.fr

Melun Val de Seine s'appuie sur **un réseau routier en étoile**, composé de pénétrantes permettant une bonne accessibilité au centre-ville de Melun. Ces pénétrantes sont nombreuses et assurent des connexions optimales aux 3 grands axes structurants que sont l'A6 à l'Ouest, l'A5 et la Francilienne (RN104) au Nord.

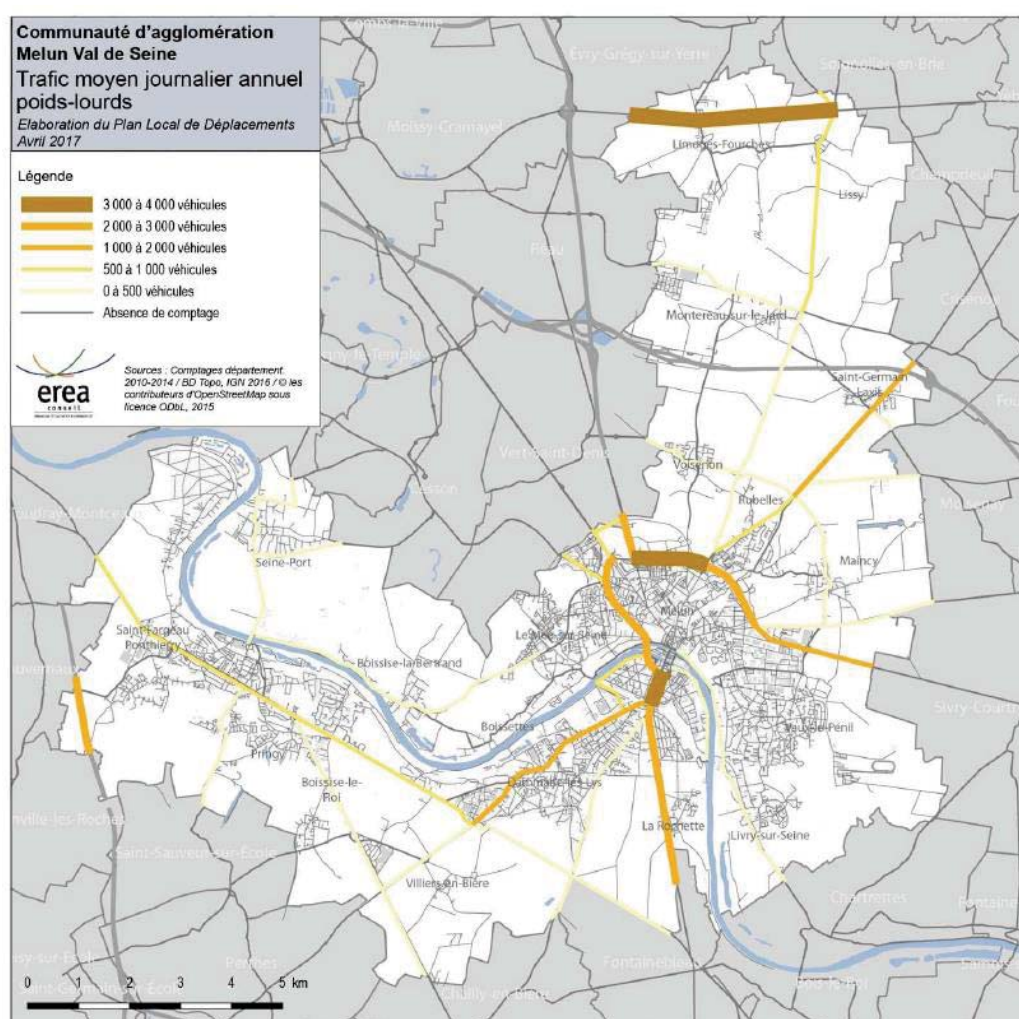
Ces principales radiales sont les suivantes. Les données de trafics Poids Lourds (en taux moyen journalier annuel) sont issues de données de comptage du département, et datent de 2019.

- Au Nord, la D346, qui mène à Cesson, Nandy et aux nombreuses ZA du secteur de Corbeil-Essonnes. 580 PL TMJA¹ empruntent cet axe.
- Au Nord, la D306, qui mène aux zones commerciales et mixtes de Savigny-le-Temple, Vert-St-Denis et Cesson. Cet axe est néanmoins assez peu emprunté par les PL (« seulement » 400 PL TMJA, dans les 2 sens).
- Au Nord, **l'axe RN105 – A105, qui permet de rejoindre l'A5 par l'échangeur de Montereau-sur-le-Jard**. Un trafic important de 2 900 PL TMJA emprunte cet itinéraire dans les 2 sens.
- Au Nord, la D471 qui mène notamment au PA de Villaroche. 340 PL TMJA dans les 2 sens utilisent cette voie.
- Au Nord, la D636 qui supporte un trafic TMJA dans les 2 sens de 950 PL, pour rejoindre notamment les zones logistiques du secteur RN4 à Châtres (Distripôle Paris Val-Bréon) et Tournan-en-Brie.
- Au Sud, la D372 qui accueille un trafic de 600 PL TMJA dans les 2 sens, pour rallier l'A6 par l'échangeur de Cély-en-Bière.
- Au Sud, la D132 qui ne voit circuler que 100 PL TMJA dans les 2 sens.
- Au Sud, **la D606 qui est la principale pénétrante Sud**, permettant de connecter Melun à l'échangeur de Nemours sur l'A6. Entre 2 000 et 2 500 PL TMJA dans les 2 sens empruntent cet axe.

La rocade de Melun (D606-D605) connecte toutes ces pénétrantes entre elles, ce qui explique la forte densité et concentration de trafic, en particulier de Poids-Lourds. L'avenue Thiers est la continuité de cette rocade pour la « patte d'oie » des pénétrantes Sud.

¹ TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel, calculé sur 365 jours.

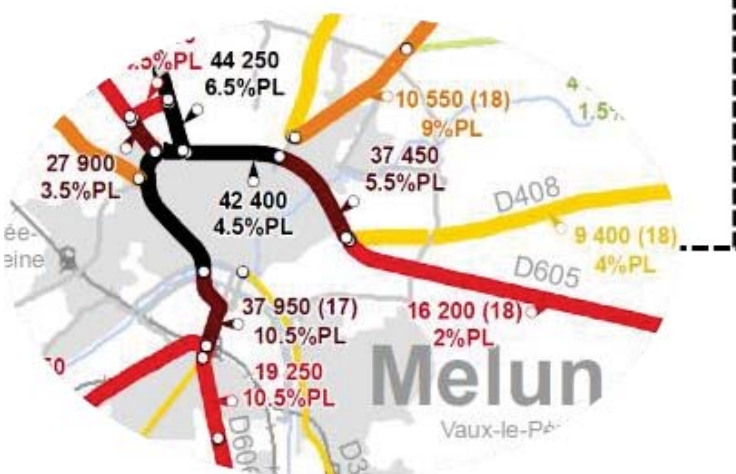
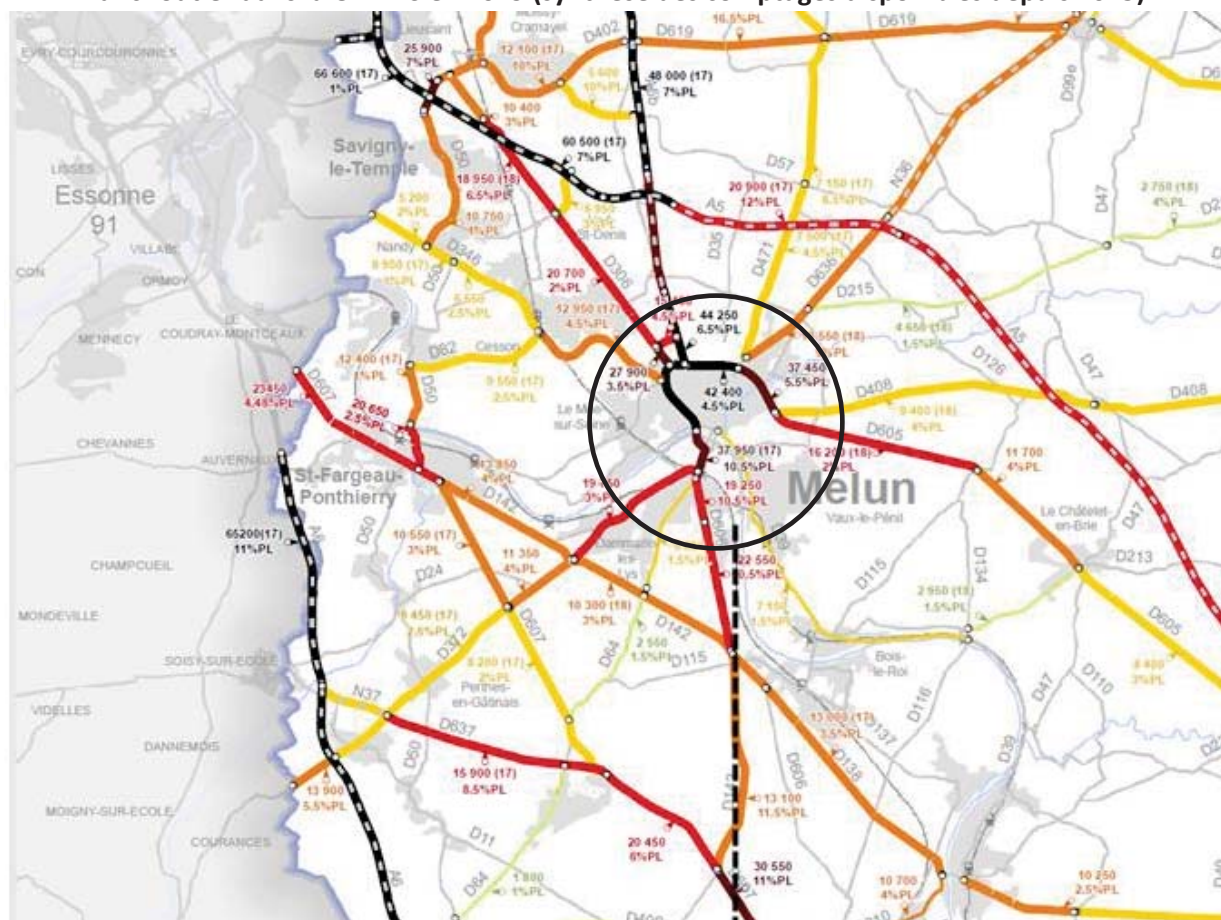
Trafic Moyen Journalier Annuel PL dans la CAMVS en 2017

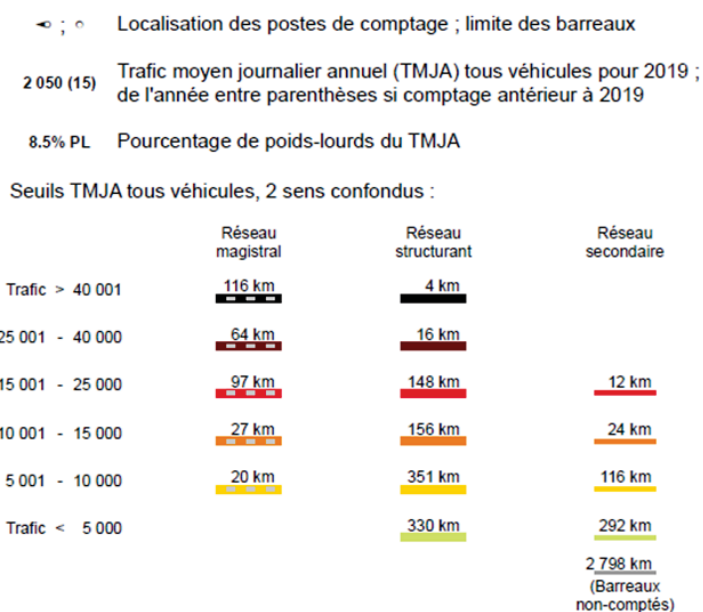


Source : Diagnostic du PLM de Melun Val de Seine, EREA – CAMVS, 2017

L'itinéraire emprunté par les Poids-Lourds qui traversent le centre-ville de Melun a été établi en calculant le nombre de véhicules lourds sur les points de comptage de la carte du CD77 en 2019 (carte ci-dessous) :

Trafic routier dans la CAMVS en 2019 (synthèse des comptages disponibles depuis 2015)





Source : CD77

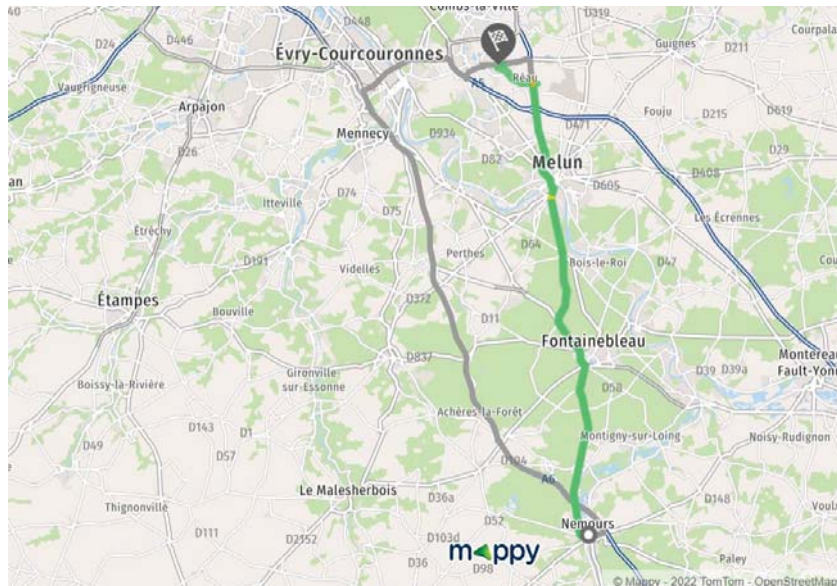
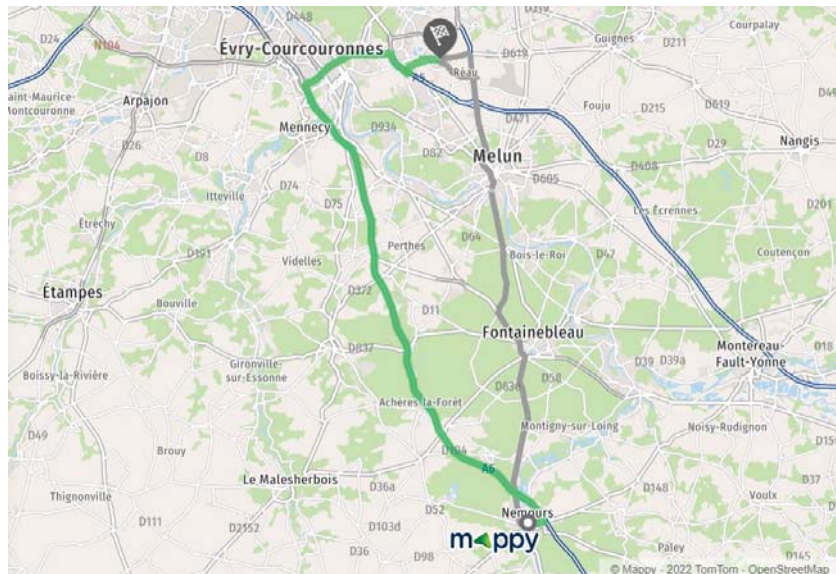
1.4.2. LES TRAFICS DE TRANSIT

Il apparaît que la plupart des Poids Lourds qui circulent sur la D606 et sur la D605 (axe Nord – Sud) ont pour origine / destination l'échangeur autoroutier A6 de Nemours : entre 1 500 et 3 360 PL circulent en moyenne entre Nemours et le Sud de Melun (2 sens confondus, trafic moyen journalier annuel, c'est-à-dire sur 365 jours).

Dans le sens Sud-Nord, les PL empruntent la D607 jusqu'à Fontainebleau, puis la D606 jusqu'à Melun. A Melun, ces PL ont deux principales destinations :

- Au Nord du territoire : le secteur logistique de Sénart (et notamment vers les plates-formes logistiques implantées à Savigny le Temple, Moissy Cramayel, Lieusaint, Réau...). Alors que l'itinéraire emprunté par les Poids-Lourds devrait être structuré par le réseau autoroutier et les axes N105, A 105 et A5b, on observe un fort trafic de transit au travers de la CAMVS par les Poids-Lourds pour atteindre le secteur logistique de Sénart. Cet itinéraire est choisi par les transporteurs car :
 - **Il est le plus court en distance** entre l'échangeur autoroutier A6 de Nemours et le secteur logistique de Sénart. Le temps de trajet est équivalent à 5 minutes près.
 - **Il est le moins coûteux en tarification péage** et en consommation de carburant (économie de 15 euros environ).
- Le Parc d'Activités de Vaux-le-Pénil Melun Val de Seine : 2 000 PL circulent sur la D605 entre le rond-point de la RN105 et l'entrée du PA. Sur ces 2 000 PL, environ 1 300 PL auraient pour origine ou destination le parc d'activités, si l'on déduit 700 PL (380 PL + 320 PL, qui circulent après le PA) des 2 000 PL de la RD605. Ce trafic n'est toutefois pas considéré comme du transit (étant donné qu'il dessert une zone d'activité du territoire de l'agglomération).

Comparaison d'itinéraires pour un PL 3 essieux entre Nemours et Moissy-Cramayel



- Itinéraire A6 (avec péage) : 61 kms ; 56 minutes ; carburant (gazole) : 35,40 € ; péage : 8,60 €
- Itinéraire via Fontainebleau et Melun (sans péage) : 47 kms ; 1h01 ; carburant (gazole) : 28,22 € ; péage : 0 €

Source : Mappy, Décembre 2022

Ainsi l'avenue Thiers, D606, entrée Sud de Melun, est l'axe melunais le plus chargé de véhicules Poids-Lourds. Près de 5 000 PL circulent en moyenne par jour dans les 2 sens pendant les jours ouvrés (du lundi au vendredi). Sur 365 jours (TMJA), le trafic est de l'ordre de 4 000 PL/jour (toujours dans les 2 sens). Les trafics dans le sens Nord / Sud sont un peu plus importants que les trafics dans le sens Sud / Nord.

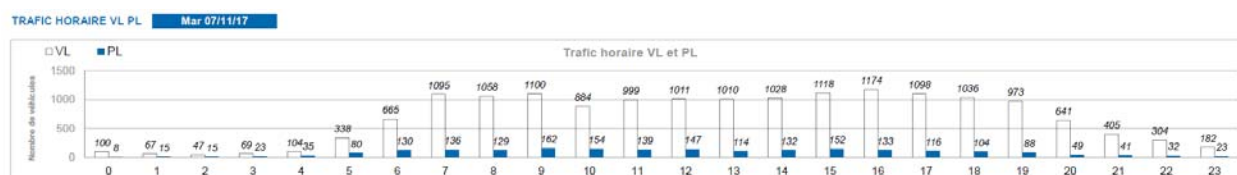
Trafics poids-lourds sur la RD606 avenue Thiers, Melun, en 2019

	Sens Sud / Nord	Sens Nord / Sud	2 sens
Trafics Moyen Journalier Annuel (TMJA)	1 780 PL 9,8%	2 180 PL 11%	3 960 PL 10,4%
Jours Ouvrés (JO)	2 210 PL 11,8%	2 820 PL 13,7%	5 030 PL 12,8%

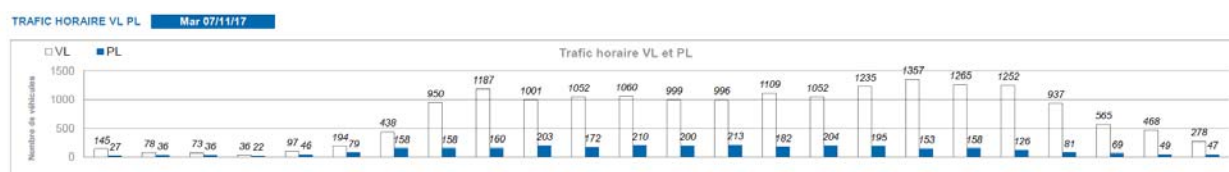
Source : comptage CDVia

Il n'y a pas de pics de circulation très nets dans la journée, les trafics PL sont globalement étalés entre 7h du matin et 18h le soir :

Trafic horaire sur la RD 606 (avenue Thiers) – sens Sud Nord



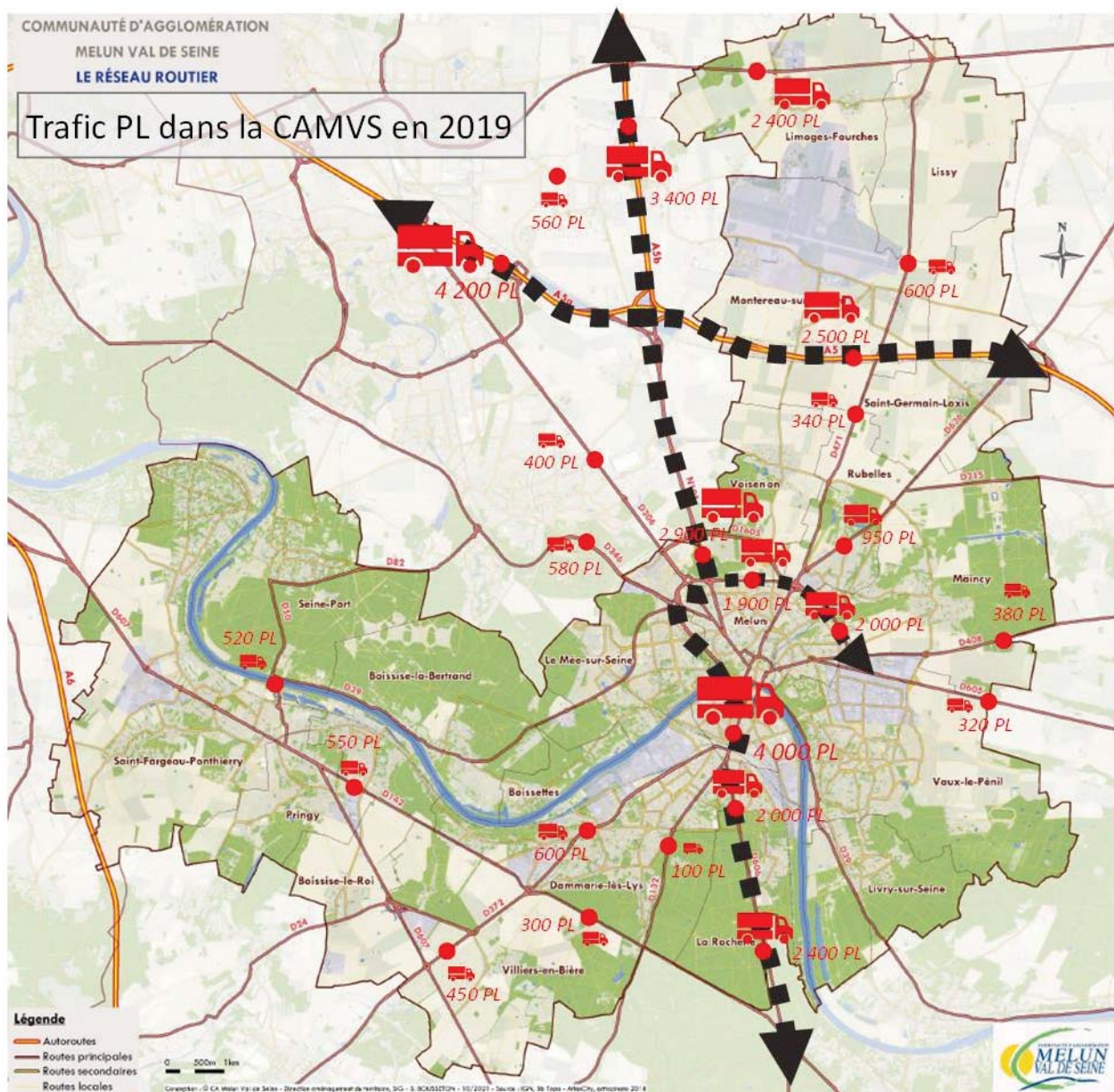
Trafic horaire sur la RD 606 (avenue Thiers) – sens Nord Sud



Source : CDVia (2017)

Le trafic de Poids-Lourds sur l'avenue Thiers est donc composé d'un intense trafic de transit, entre l'échangeur autoroutier A6 de Nemours et le secteur logistique de Nemours. Ces trafics sont ceux de véhicules lourds. Il est important de souligner qu'une partie des trafics est cependant générée par les parcs d'activités du territoire (Vaux-le-Pénil, Montereau-sur-le-Jard). Le réseau routier en étoile, et le faible nombre de franchissements de la Seine occasionnent des goulets d'étranglement et nuisances (avenue Thiers).

Traffic poids-lourds dans l'agglomération de Melun Val de Seine



Calculs Inddigo d'après données TMJA du CD77, carte des trafics routiers

2 CARACTERISTIQUES DÉMOGRAPHIQUES DE MELUN VAL DE SEINE

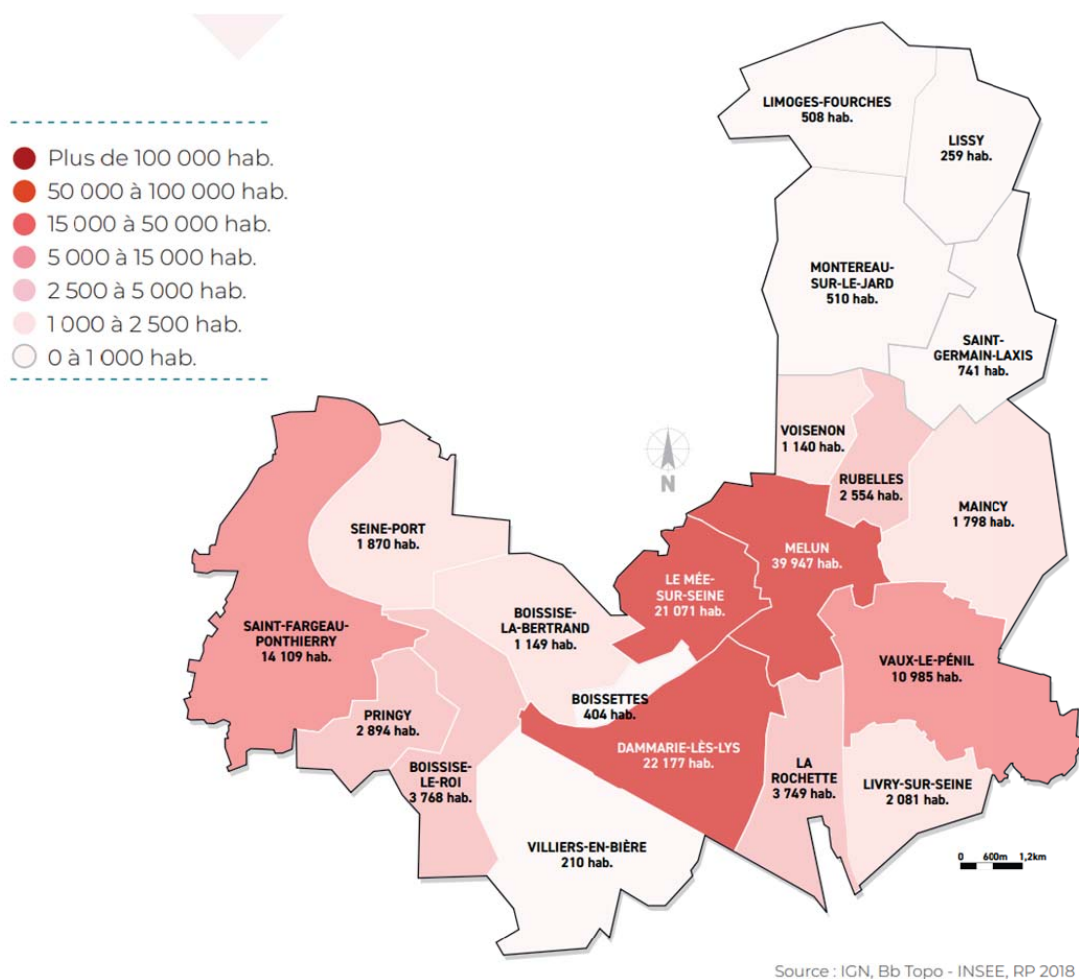
2.1. LA REPARTITION DÉMOGRAPHIQUE DANS L'AGGLOMÉRATION

Chaque habitant et chaque activité génèrent de façon automatique des besoins en transport de marchandises, pour l'approvisionnement de biens de consommation ou pour l'évacuation de déchets. La logistique est donc inhérente à la démographie. Le territoire de Melun Val de Seine est peuplé de 131 920 habitants en 2018 selon INSEE, pour une superficie totale de l'ordre de 155 km², soit une densité moyenne peu élevée de **845 habitants / km²**. La répartition démographique de l'agglomération est polarisée **par les deux villes centres de Melun (40 970 habitants) et Dammarie-les-Lys (21 800 habitants) qui à elles-deux représentent près de 48% du poids démographique de l'agglomération**.

Les communes de Le Mée-sur-Seine, Saint-Fargeau-Ponthierry et Vaux-le-Pénil accueillent plus de 10 000 habitants et avec les deux villes centres, ces cinq communes représentent près de 82% du poids démographique de l'agglomération (total de 20 communes). L'analyse de la densité démographique témoigne de la présence de petits villages accueillant de quelques centaines à quelques milliers d'habitants, présentant des densités de population inférieures à 500 habitants / km² et même parfois très peu élevées.

Répartition démographique et densité de population par communes de la CAMVS

	Habitants 2018	Superficie (km ²)	Densité (hab. / km ²)	Poids démographique
Melun	39 947	8,01	4 987	30,51%
Dammarie-les-Lys	22 177	10,29	2 155	16,94%
Le Mée-sur-Seine	20 071	5,56	3 610	15,33%
Saint-Fargeau-Ponthierry	14 109	16,69	845	10,78%
Vaux-le-Pénil	10 985	11,81	930	8,39%
Boissise-le-Roi	3 768	7,1	531	2,88%
La Rochette	3 749	5,86	640	2,86%
Pringy	2 894	4,11	704	2,21%
Rubelles	2 554	3,92	652	1,95%
Livry-sur-Seine	2 081	5,36	388	1,59%
Seine-Port	1 870	8,53	219	1,43%
Maincy	1 798	10,29	175	1,37%
Boissise-la-Bertrand	1 149	7,8	147	0,88%
Voisenon	1 140	3,38	337	0,87%
Saint-Germain-Laxis	741	7,23	102	0,57%
Montereau-sur-le-Jard	510	11,4	45	0,39%
Limoges-Fourches	508	7,98	64	0,39%
Boissettes	404	1,55	261	0,31%
Villiers-en-Bière	259	6,73	38	0,20%
Lissy	210	10,67	20	0,16%
Melun Val de Seine	130 924	155	845	



Source : Panorama Territorial 2022, CAMVS

Le territoire de Melun Val de Seine est ainsi constitué par cinq communes qui polarisent la population, et des communes rurales et résidentielles, faiblement denses, caractérisées par des surfaces agricoles, boisées et d'importants parcs. La présence de nombreux châteaux et notamment de Vaux-le-Vicomte (fréquenté par plus de 300 000 visiteurs chaque année) confèrent un caractère de cadre de vie qualitatif et préservé de ces communes rurales.

Commune de Melun



Commune de Pringy



Source : Melunvaldeseine.fr

2.2. EVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE

Le territoire de Melun Val de Seine connaît une croissance démographique : 133 000 habitants en 2019 selon l'INSEE, +3,6% entre 2013 et 2018 ; le taux annuel moyen de croissance démographique de Melun Val de Seine s'élève entre 2013 et 2019 à 0,7%. Ce taux est identique à celui de la Seine-et-Marne. En Ile-de-France ce taux est de 0,4% entre 2013 et 2018.

Source : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1405599?geo=EPCI-247700057>

La dynamique résidentielle est surtout portée par les communes périurbaines, rurales. Ainsi, les communes de Saint-Fargeau-Ponthierry, Pringy, Rubelles, Saint-Germain-Laxis ont connu une forte croissance démographique entre 2011 et 2016 (allant de +11% à +47%), correspondant à la livraison de programmes de logements neufs.

Les projets urbains programmés ou en cours favorisent le développement résidentiel de l'agglomération. Ainsi, **l'agglomération prévoit l'implantation de + 20 000 habitants sur son territoire dans les 5 à 10 ans à venir** (source : entretien).

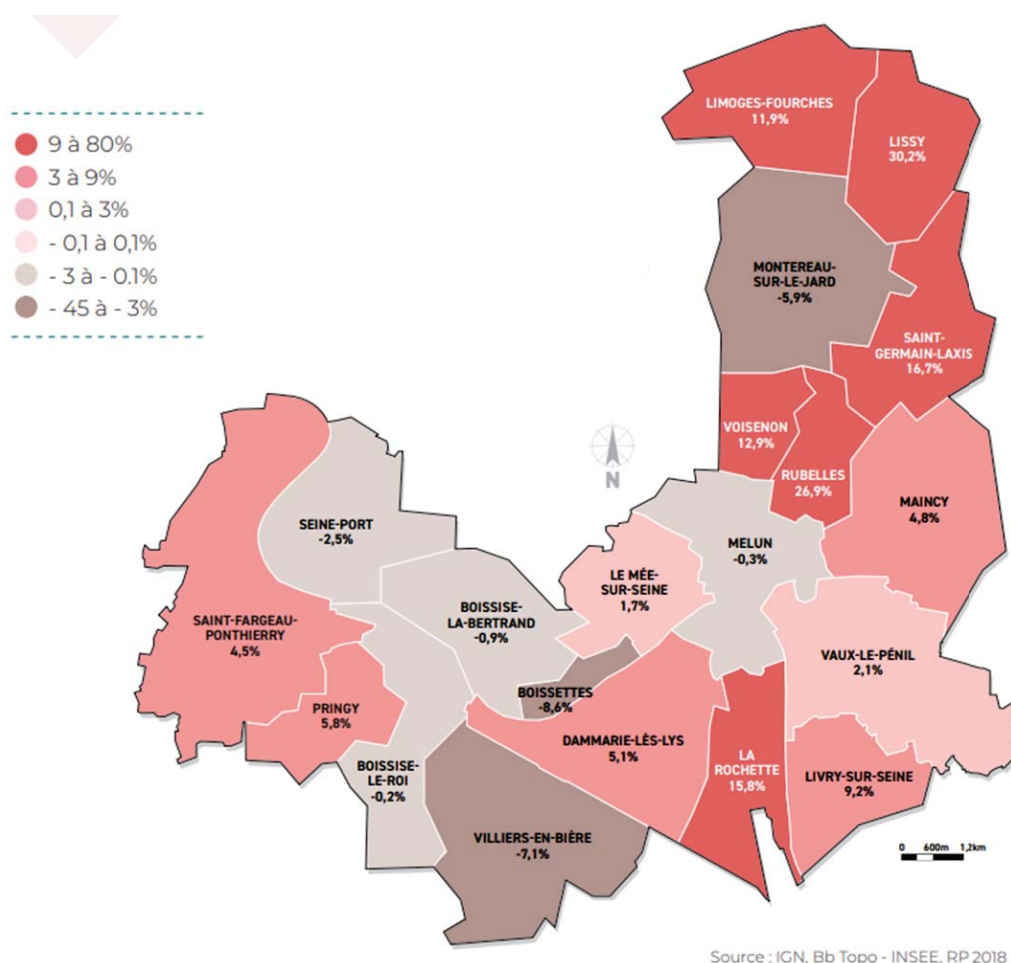
Taux de croissance démographique annuel de la CAMVS entre 1999 et 2016

	Période	CAMVS	77	IDF
Croissance démographique	1999 - 2008	+0,4%	+1%	+0,7%
	2011 - 2016	+0,8%	+0,9%	+0,5%

Source : Etude sur la stratégie de développement économique de la CA Melun Val de Seine, CAMVS, 2020

Entre 2013 et 2018, on observe des évolutions démographiques différentes selon les communes du territoire, avec les communes du Nord à caractère rural, ainsi que La Rochette, qui connaissent un développement de leur population.

Melun a un rythme de croissance légèrement négatif (-0,3%), tandis que Montereau-sur-le-Jard, Boissettes, Villiers-en-Bière disposent d'un solde démographique négatif sur la période.



Source : Panorama Territorial 2022, CAMVS

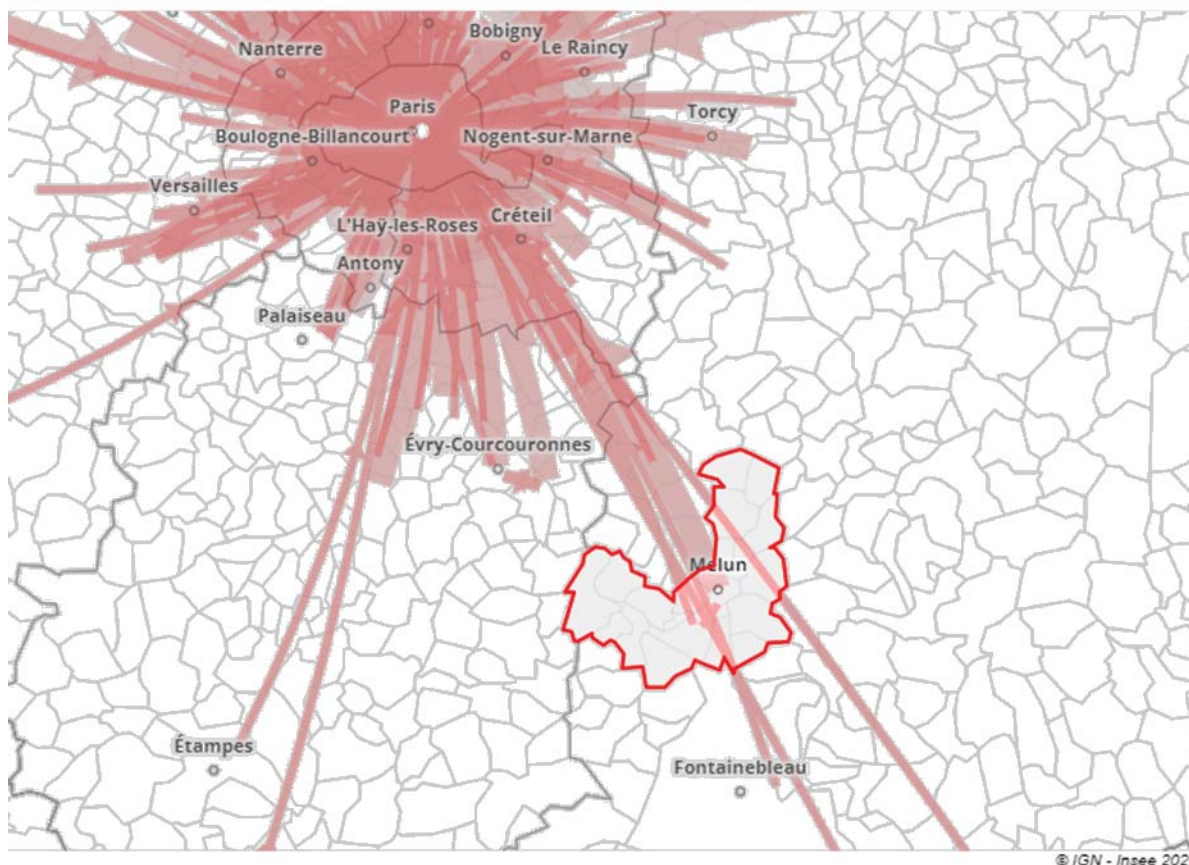
2.3. CARACTÉRISTIQUES DU BASSIN D'EMPLOI

Si l'agglomération de Melun Val de Seine présente des communes périurbaines au cadre de vie qualitatif, les indicateurs socio-économiques renseignant les caractéristiques du bassin d'emploi du territoire témoignent de difficultés économiques (source : Etude sur la stratégie de développement économique de la CA Melun Val de Seine, CAMVS, 2020) :

- Un niveau de vie inférieur à la moyenne de la Seine-et-Marne et de l'Ile-de-France : Niveau de vie médian de 20 680 € par an par ménage, inférieur de 10 % environ au niveau départemental et francilien ;
- Un taux de chômage élevé et en hausse : 11,1% en 2007, 12,9% en 2012, 14,1% en 2017 ;
- Un niveau de formation de la population modéré : 22,7 % sont sans diplôme en 2017 contre 20 % en 2008 ;
- Une sur-représentation des employés et ouvriers : 52 % de la population active de l'agglomération (contre 40,9 % en Ile-de-France). A l'inverse, les cadres sont sous-représentés (16,3 % contre 28,2 % en Ile-de-France).

Aussi, le territoire de Melun Val de Seine est en forte interaction avec le bassin d'emplois de Paris. On voit par exemple que les flux de pendulaires sont importants du territoire vers Paris. Aussi, l'occupation de la voirie par les pendulaires est donc importante le matin dans le sens Melun Val de Seine -> Paris et dans le sens opposé le soir. C'est donc un paramètre à prendre en compte dans les réglementations régissant les circulations des marchandises.

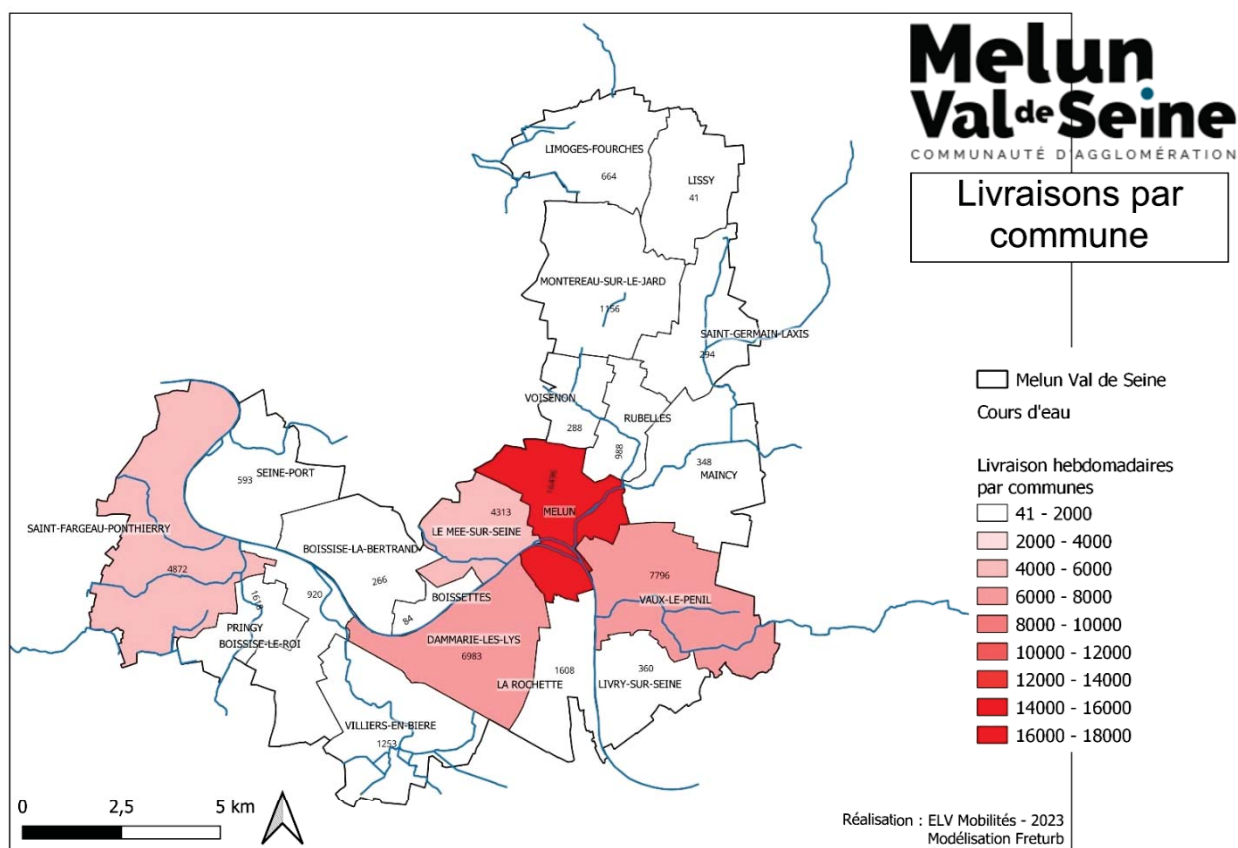
Flux domicile - lieu de travail, 2019 - Source : Insee, Recensement de la population (RP), exploitation complémentaire



2.4. LA DÉMOGRAPHIE, UN INDUCTEUR LOGISTIQUE DE PREMIER PLAN

La carte ci-dessous de modélisation des flux de logistique urbaine, permet d'observer que les 5 communes de l'agglomération sont les cinq communes les plus densément peuplées : Melun, Dammarie-les-Lys, Le Mée-sur-Seine, Saint-Fargeau-Ponthierry et Vaux-le-Pénil. Bien que ces communes accueillent bien sûr des activités économiques qui génèrent ces flux (activités implantées dans les zones d'activités ou de proximité – voir chapitre suivant), le lien entre démographie et flux de logistique urbaine paraît cependant évident.

Les livraisons sont essentiellement localisées sur 5 communes, La forte interconnexion avec Paris montre des échanges très importants avec l'ensemble du bassin de vie parisien.



Selon une étude réalisée en 2014 par l'Agence Nationale de Sécurité sanitaire, 2,9 kg d'aliments et de boissons sont consommés par jour par un Français. Sur une année, le bilan est d'environ 1 tonne par habitant (adulte). La consommation pour un enfant est moindre. Une famille de 4 personnes (composée de 2 adultes et de 2 enfants) génère entre 3 et 4 tonnes de produits alimentaires par an (l'alimentaire représente aujourd'hui environ 14% de la dépense d'un ménage). Cette quantité annuelle est illustrée par les photographies ci-dessous, l'une réalisée en 1919, l'autre en 1951. La différence entre les deux photos montre les évolutions alimentaires et l'importance de plus en plus forte des emballages. A noter que selon la même étude, 3% de ces marchandises alimentaires sont jetées à la poubelle.

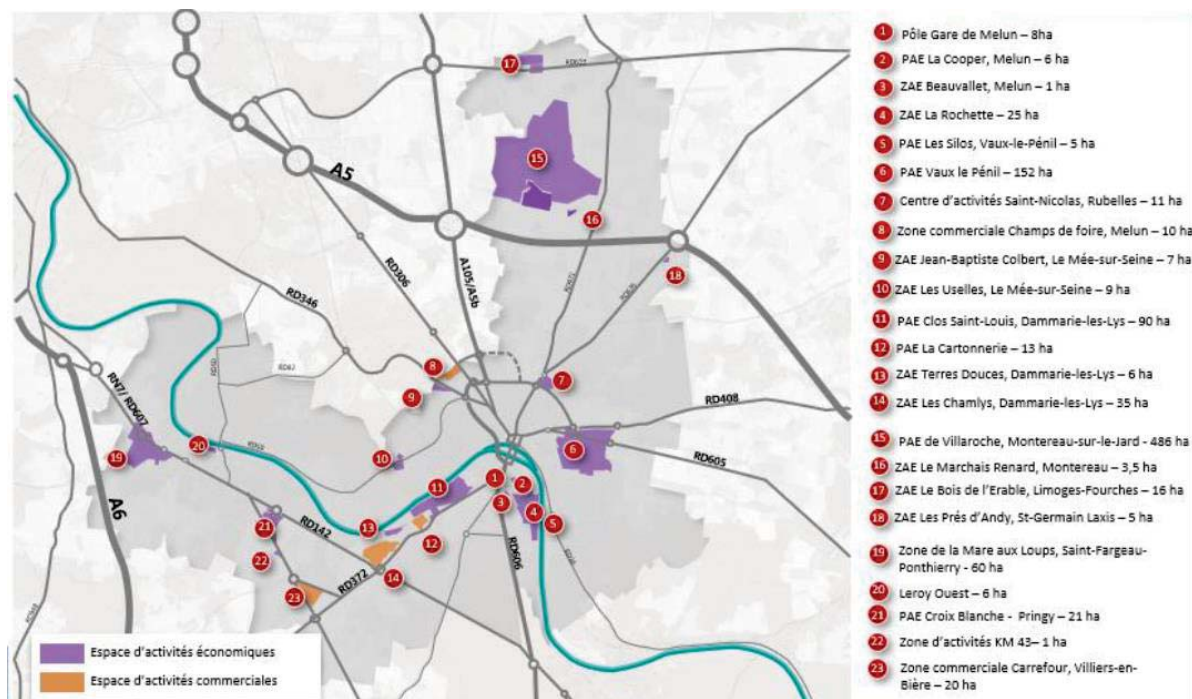


Ce que consomme une famille française en 1 an (source : Presse)

3 CARACTÉRISTIQUES DU TISSU ÉCONOMIQUE DE MELUN VAL DE SEINE

3.1. LES ZONES D'ACTIVITÉS DU TERRITOIRE

La carte ci-dessous présente les zones d'activités de l'agglomération :



Source : Etude sur la stratégie de développement économique et le Schéma de l'offre économique de la CAMVS – octobre 2020

La gestion des zones d'activités est une compétence de l'agglomération (cependant, l'établissement des PLU, ainsi que le droit de préemption, sont les compétences des communes). Les cibles prioritaires pour les implantations dans les zones d'activités de la CAMVS sont les activités de filière productive, génératrices d'emplois (le seuil de 50 emplois / ha bâti est mis en avant – source : entretien).

On observe une absence de disponibilités foncières dans les zones d'activités du territoire, ce qui témoigne de la forte attractivité de l'agglomération pour l'implantation d'entreprises. Le coût du foncier à Melun Val de Seine est d'environ 1/3 moins élevé que celui de la zone dense (première et deuxième couronne métropolitaine). Les zones ne sont pas spécialisées, ce qui leur offre une meilleure résilience.

3.1.1. LE POLE AERONAUTIQUE DE MELUN VILLAROCHE

Le pôle aéronautique de Melun Villaroche (Montereau-sur-le-Jard ; Limoges Fourches) qui accueille *Safran Aircraft Engines*, mais également depuis récemment *LA POSTE* sur un bâtiment de + 10 000 m², et la base logistique *Zalando* en cours d'aménagement.

Outre *Safran Aircraft Engines*, des demandes d'implantations fréquentes de la part des opérateurs logistiques. Exemple : Mondial Relay. Mais les surfaces disponibles sur cette zone d'activités sont réduites et on observe un manque de foncier pour accueillir toutes les demandes.

ZALANDO :

Le futur centre de distribution *Zalando* comprend une surface totale de 140 000 m², dont 12 600 m² de bureaux et locaux sociaux, et 1 660 m² de terrasses. La construction emploiera en moyenne 350 ouvriers et techniciens chaque mois. La mise en service débutera progressivement au troisième trimestre 2024 et la plateforme devrait tourner à pleine capacité d'ici le second semestre 2025. Elle permettra à Zalando de servir ses clients français plus rapidement grâce à des délais de transport et de livraison plus courts, améliorant ainsi continuellement la promesse client.

Le site sera largement mécanisé et automatisé, permettant de recevoir les flux entrants de manière optimale afin de préparer les commandes en ligne. Des systèmes inégalés de convoyage, de stockage et de tri apporteront flexibilité et efficacité. Un système de navette allant du produit au collaborateur a par exemple été mis en place pour éviter aux employés de parcourir de longues distances dans l'entrepôt, offrant ainsi un environnement de travail plus confortable. De plus, la quasi-totalité des transports d'articles seront effectués par automatisation (système de sacs, convoyeurs et machines de tri). Une nouvelle technologie de flux et de tri des commandes aura un impact positif sur l'ensemble du processus.

LA POSTE :

La plate-forme logistique Colissimo de Villaroche a ouvert le 19 avril 2021. D'une superficie de 26 000 m² bâties, elle est la plus importante plate-forme logistique Colissimo de France avec 77 millions de colis traités par an (36 000 colis / heure) ; cet entrepôt à haute productivité est une vitrine de la distribution de colis du groupe LA POSTE. Les colis traités sont pour 80% des colis e-commerçants et pour 20% des colis d'entreprises autres et particuliers. La plate-forme génère un flux de 300 à 400 camions par jour.

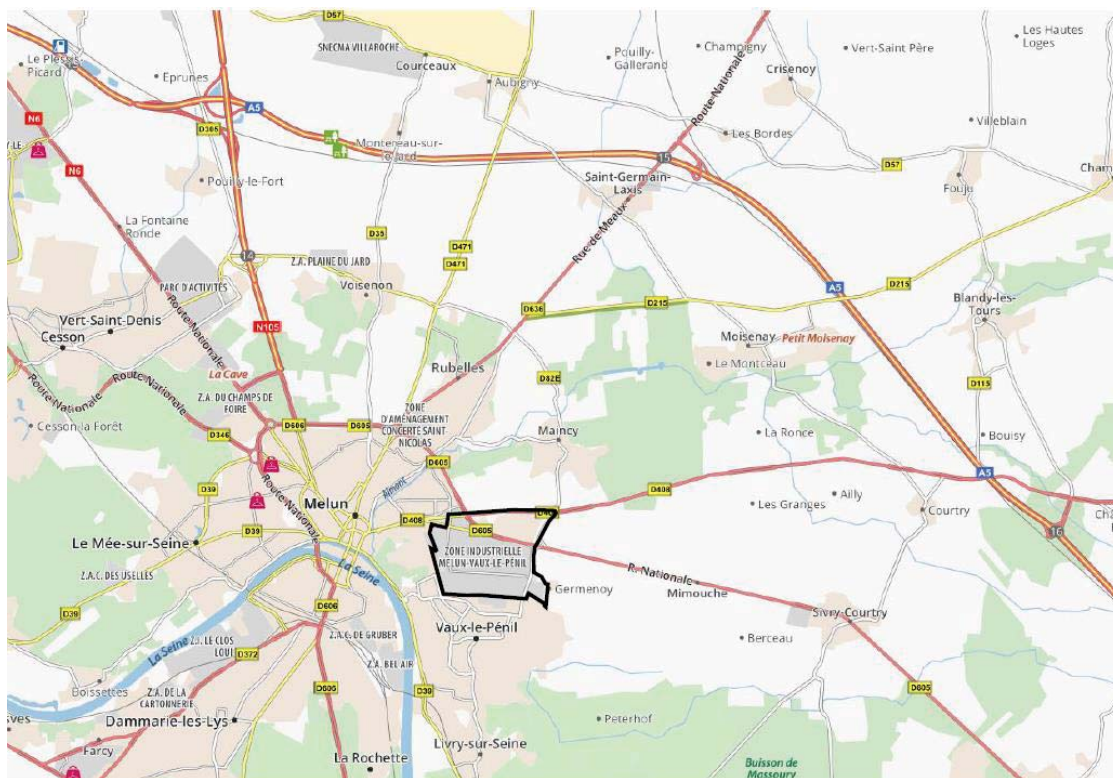
3.1.2. LE PARC D'ACTIVITE ECONOMIQUE DE VAUX-LE-PENIL (VAUX-LE-PENIL)

La ZAE de Vaux-le-Pénil se trouve être le plus gros parc d'activités de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine (CAMVS), par sa taille (près de 160 ha), son nombre d'entreprises (300 entreprises recensées) et par son nombre d'emplois (près de 6 500 emplois).

Son emplacement stratégique au sein de l'agglomération à 8km du pôle aéronautique de Villaroche et 3km de la Gare de Melun ; tout comme son excellente accessibilité routière : la ZAE de Vaux-le-Pénil est directement connectée à la RD605 (route de contournement de Melun) et à la RD408 (route de Nangis) permettant de relier efficacement les principaux axes autoroutiers que sont l'A5, l'A105, A104 et l'A6 ; renforcent son attractivité.

Le périmètre de la ZAE de Vaux-le-Pénil porte sur près de 160 ha. Cette ZAE constitue un pôle d'emploi majeur sur le territoire de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine. La Zone d'Activités Economique de Vaux-le-Pénil, d'intérêt communautaire, est encadrée par les Plan Locaux d'Urbanisme (PLU) communaux de Vaux-le-pénil et de Melun. En effet, une infime partie de la ZAE se trouve sur la commune de Melun.

Situation et accessibilité routière de la ZAE de Vaux-le-Pénil



Source : Etude urbaine pour la requalification de la Zone d'Activité Économique de Vaux-le-Pénil – Note de contexte – CAMVS, 2023

3.1.3. AUTRES SECTEURS D'ACTIVITES

Zone de la Mare aux Loups (Saint-Fargeau-Ponthierry) ; PAE Croix Blanche (Pringy) : ces deux zones d'activités sont entièrement commercialisées, absence de surface disponible. Le secteur bénéficie d'une bonne accessibilité autoroutière.

Quelques implantations économiques insérées dans le tissu urbain : outre les activités économiques qui se situent dans les zones d'activités du territoire, on observe également sur le territoire de l'agglomération, dans les deux villes centres de Melun et Dammarie-les-Lys, des sites isolés dans le tissu urbain et qui génèrent des flux impactant fortement le territoire. Nous pouvons ainsi citer :

- Point P, ABOISIF à Dammarie-les-Lys,
- Dépôts pétroliers à La Rochette,
- COOPER à Melun (activité pharmaceutique),
- Silos céréaliers de Livry-sur-Seine,
- SNCF Gare de Melun : une activité de fret conservée pour des trafics uniquement de matériaux de construction et du BTP. La gare de fret génère des flux de Poids-Lourds sur l'avenue Thiers,
- ...

Ces implantations isolées génèrent des flux de poids-lourds qui traversent des secteurs résidentiels.

La carte illustre la zone d'étude de la Vallée de la Seine à Paris, avec une légende détaillée :

- Sites d'activités économiques**
 - Type d'activité dominante :
 - Activités mixtes (vert clair)
 - Commercial (orange)
 - Industriel (jaune)
 - Artisanal (jaune clair)
 - Logistique (violet)
 - Tertiaire (bleu clair)
- Quartiers d'affaires** (indiqués par des hachures diagonales)
- Réseau routier principal** (lignes orange)
- Voies ferrées voyageurs** (lignes bleues)

Les sites identifiés sur la carte incluent :

- PA Chanteloup 102 ha
- PA du Bois de l'Essable 14 ha
- PA de Villamèche 512 ha
- PAE Jean Monet 91 ha
- PAE St-Nicolas 12 ha
- PAE Vau de Penil Melun Val de Seine 159 ha
- PA du Bel Air / Daumesnil 30 ha
- ZA de Chamilly 36 ha
- Zone comm. Villiers 23 ha
- ZA des Grands Ormes 15 ha
- PA de l'Europe 19 ha
- la Motte aux Loups 21 ha
- ZI des Bords de Seine 20 ha
- ZI de Savigny 120 ha
- Bois Sénart 67 ha
- PA de l'A5 208 ha
- PA d'Aussigny 92 ha
- PA du Levant 161 ha
- Parisud 253 ha
- Essonne Nanopole 47 ha

3.2. LES SECTEURS COMMERCIAUX

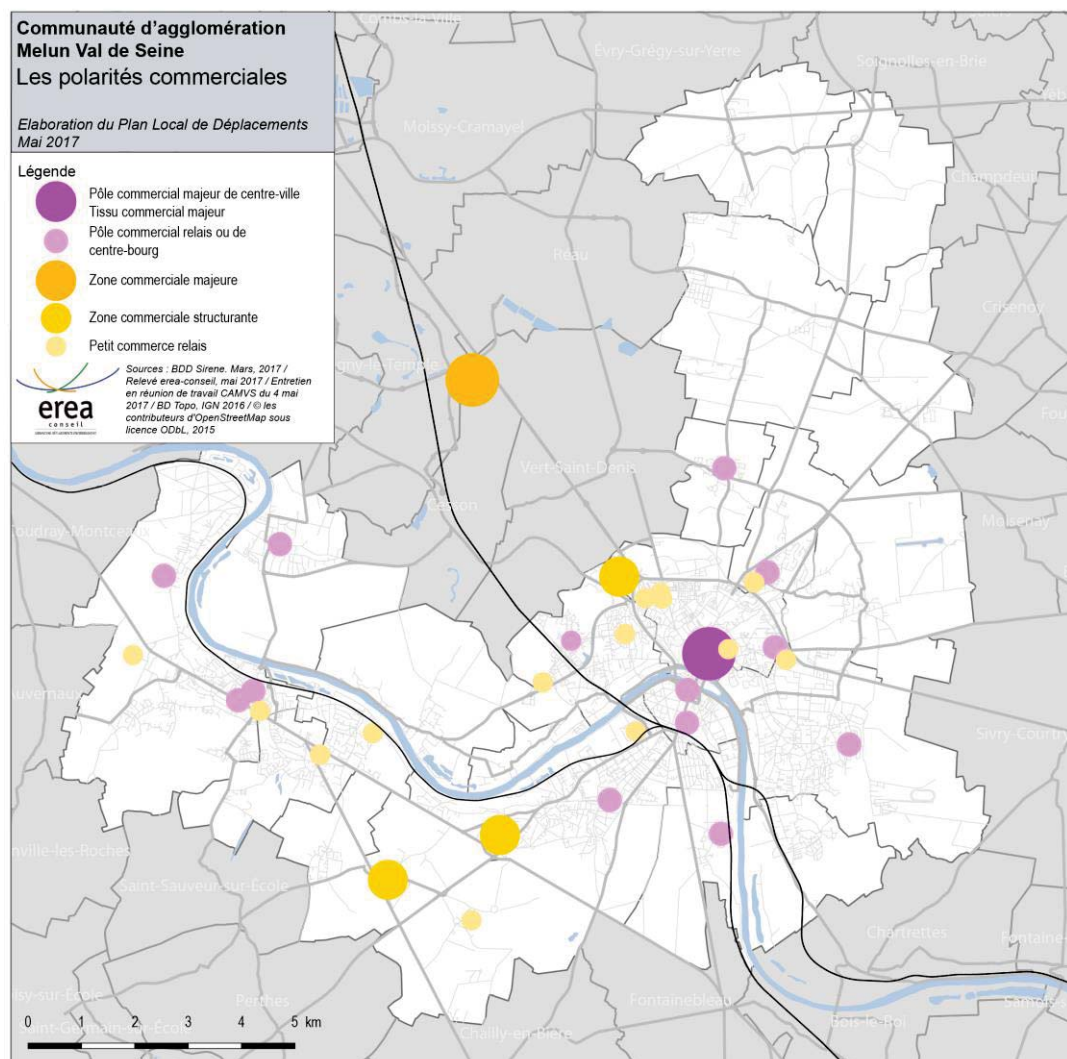
- **Les pôles commerciaux de centres-villes**

Les extensions du centre dense d'agglomération (Le Mée-sur-Seine, Vaux-le-Pénil, Dammarie-les-Lys) mais aussi certains centres bourgs (Limoges-Fourches, Seine-Port) disposent d'une offre commerciale d'appoint conséquente. Ils permettent de ce fait de répondre aux besoins de base des habitants de ces aires.

- **Les zones commerciales**

Le secteur « Champ de Foire » jouit d'une meilleure proximité au centre-ville melunais. Le secteur du *Leclerc* à Chamlys, Le Mée-sur-Seine, est également à mentionner.

L'accès aux zones commerciales du territoire demeure très conditionné par l'utilisation de la voiture malgré le déploiement actuel du réseau de transports collectifs.



Source : CAMVS

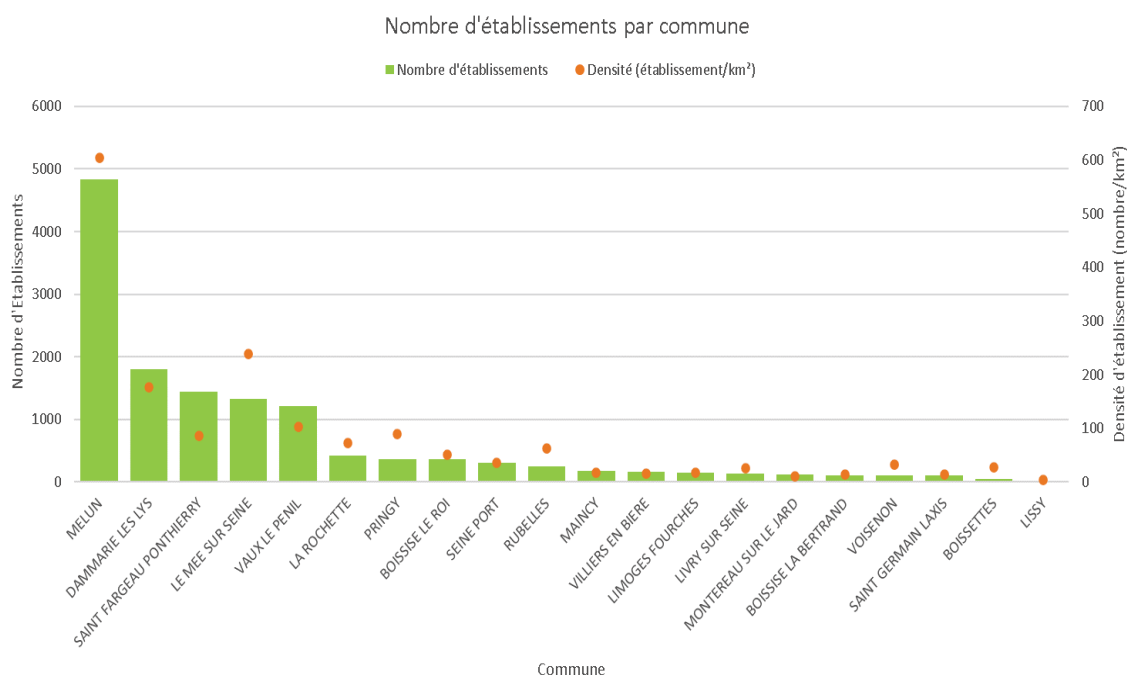
3.3. CARACTÉRISTIQUES DU TISSU D'ENTREPRISES DE MELUN VAL DE SEINE

3.3.1. LOCALISATION DES ENTREPRISES

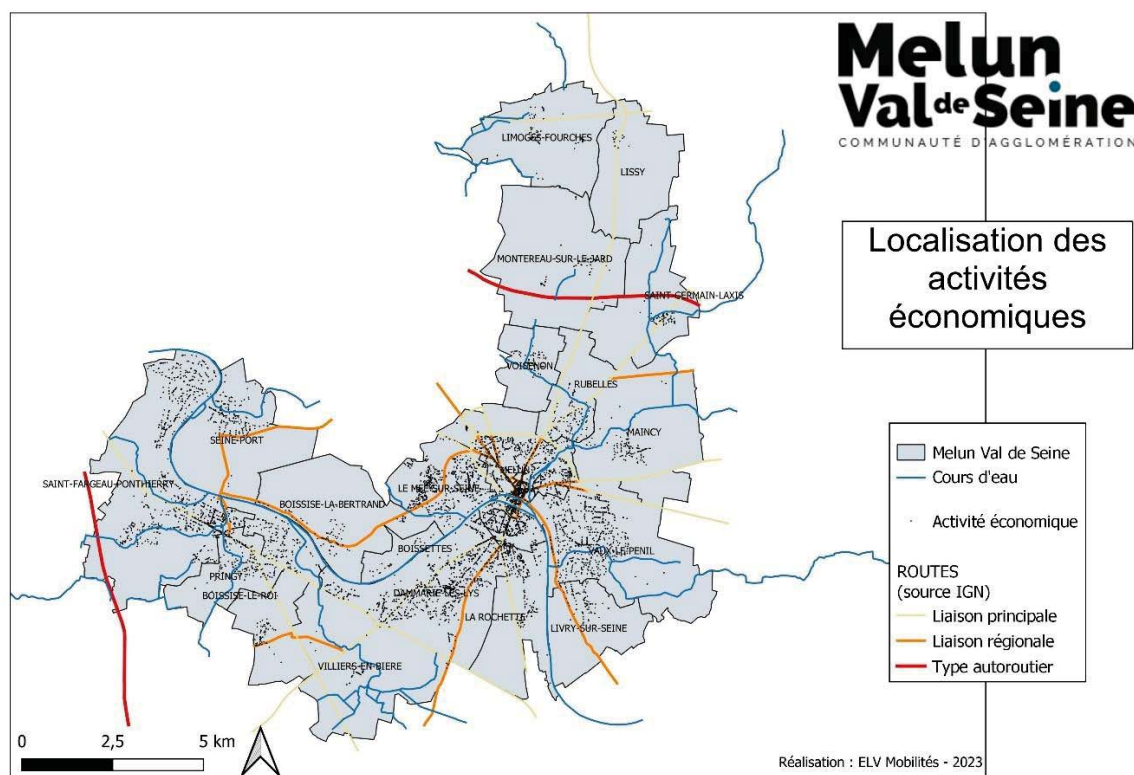
Les 20 communes du territoire dénombrent **15 600 entreprises enregistrées actives en 2020, selon la base de données SIRENE**.

La modélisation a permis d'identifier que parmi ces établissements **13 460 sont impliqués au moins une fois par semaine dans une opération de livraison ou de réception de marchandises**. En effet, un certain nombre d'établissements du fichier SIRENE n'ont en réalité aucune pratique logistique. Ce sont par exemple les associations, certains travailleurs indépendants, les syndics de copropriété, etc...

Globalement la densité des activités est importante sur l'ensemble des communes, avec une moyenne de 87 établissements au km² nécessitant des livraisons. La commune de Melun est bien au-dessus de la moyenne avec 607 établissements au km² nécessitant au moins une fois par semaine des livraisons, Le Mée-sur-Seine 239 établissements au km² et Vaux-le-Pénil 102 établissements au km².



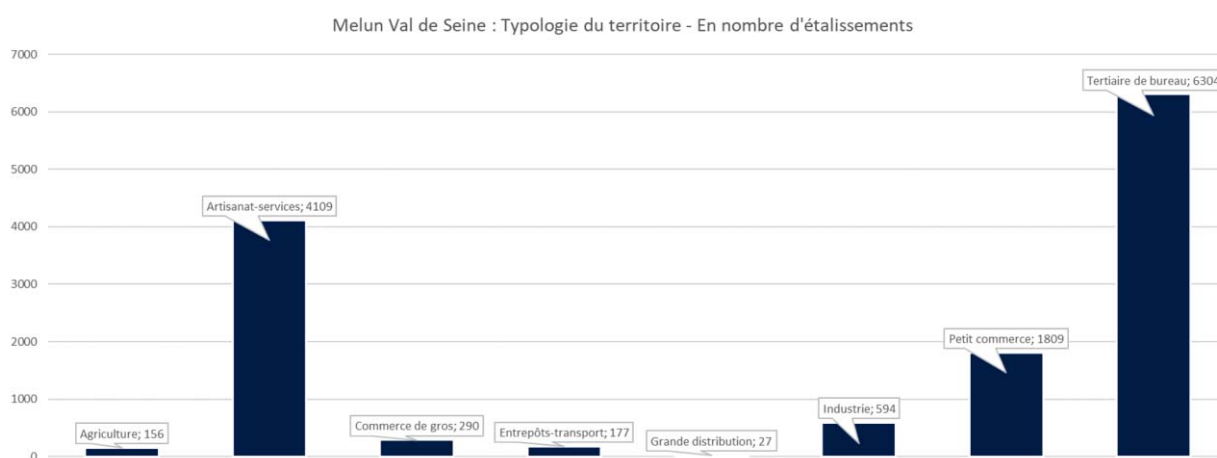
Source : SIRENE données 2020 – Modélisation FRETurb – ELV Mobilités



3.3.2. TYPOLOGIE DES ACTIVITES

Moins de 50% des codes APET sont représentés dans le tissu économique du territoire. **Le tissu économique est donc moins diversifié que dans d'autres territoires.** D'un point de vue logistique d'approvisionnements on a donc moins de diversité de flux. Sans être un territoire spécialisé, il est constaté sur le territoire une plus faible diversité des activités.

Le territoire de l'Agglomération de Melun Val de Seine est pour une large partie un lieu de consommation où se croisent des activités de types commerces, services, artisanat et économie tertiaire. La logique d'approvisionnement est donc davantage une logique de réception de marchandises (au moins pour son pôle central). D'une manière très générale, les réceptions de marchandises se déroulent plutôt le matin avant 11h, ce qui se présente souvent à des horaires en concomitance avec les pendulaires.



Source : SIRENE données 2020 – Modélisation FRETurb – ELV Mobilités

Les données de l'étude sur la Stratégie de développement économique de la CAMVS indiquent une répartition semblable par grands secteurs d'activités.

3.3.3. LES PRINCIPALES ENTREPRISES DE L'AGGLOMERATION

Le tableau suivant indique les principaux employeurs publics et privés du territoire. Il présente de nombreuses structures publiques :

Principaux employeurs publics et privés de la CAMVS

Structure	Effectif
Département de Seine-et-Marne	4400
Groupe hospitalier Sud Ile-de-France	2000
Service départemental Incendie et Secours	1600
Service départemental de l'Education	1500
Commune de Melun	900
Hôtel de Police	700
Carrefour Hypermarchés	600
DASS	600
Safran Aircraft Engines	600
CAF de Seine-et-Marne	500
Coopération Pharmaceutique Française	400
SMR Automotive Systems France S.A.	338
Office Public de l'Habitat de Seine-et-Marne	314
Direction Départementale des Territoires	300
La Poste	300
Commune de Dammarie-lès-Lys	300
Commune de Le Mée-sur-Seine	300
Enedis	300
Orange	300
Préfecture de Seine-et-Marne	300
SNCF Mobilités	300

Sources : Diagnostic du Plan Local de Déplacement, Melun Val de Seine, Septembre 2017

Les principaux employeurs privés du territoire sont présentés dans le tableau et la carte ci-dessous. On observe que les principaux employeurs comportent des activités industrielles (SAFRAN, COOPERATION PHARMACEUTIQUE, SMR Automotive System...), des activités commerciales (Carrefour, Dam'Dis, Forch) et des activités de service (Orange, La Poste, Cliniques privées...).

Safran Air craft Engines, leader mondial de la construction des moteurs d'avions, concentre 8 000 emplois sur le site de Villaroche (sur Réau et Montereau-sur-le-Jard), soit près de 10 % des effectifs du groupe dans le monde. *Safran Air craft Engines* a une importance déterminante pour la CAMVS à la fois au niveau économique (1er employeur privé) et fiscal (1er contributeur à la CVAE, avec environ 27%).

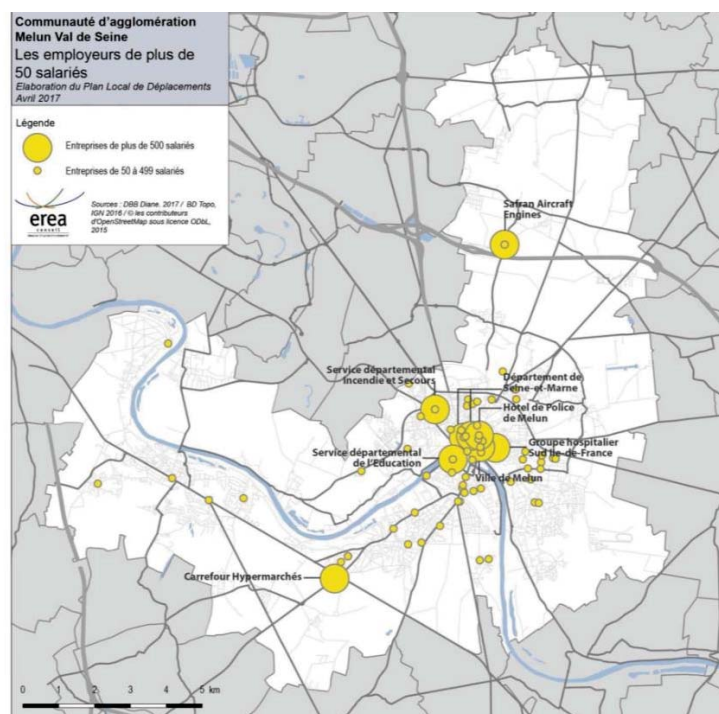
La carte présente les implantations des entreprises de plus de 50 salariés sur le territoire de la CAMVS en 2017. On observe, une concentration des activités publiques (administrations) et de services à Melun et à Dammarie-les-Lys. On observe également deux grandes implantations à l'écart du cœur de l'agglomération : *Safran Aircraft Engines* situées dans la zone d'activité de Montereau-sur-le-Jard et *Carrefour Hypermarchés* à Villiers-en-Bière.

Principaux employeurs privés sur le territoire de la CAMVS

Catégorie d'entreprise	Dénomination	Activité principale	Ville	Effectifs à l'établissement
Grand groupe	SAFRAN AIRCRAFT ENGINES	Construction aéronautique	Montereau-sur-le-Jard (et Réau)	8 000
Grand groupe	CARREFOUR HYPERMARCHES	Hypermarchés	Villiers-en-Bière	500-999
Grand groupe	LA POSTE (Direction générale)	Activité de poste	Vaux-le-Pénil	250-499
Grand groupe	ORANGE	Télécommunications filaires	Melun	250-499
Grand groupe	TRANSDEV ILE DE FRANCE	Transport routier de voyageurs	Vaux-le-Pénil	250-499
ETI	COOPERATION PHARMACEUTIQUE	Fabrication de préparations pharmaceutiques.	Melun	250-499
Grand groupe	ENEDIS	Distribution d'électricité	Melun	250-499
ETI	SMR AUTOMOTIVE SYSTEMS	Façonnage et transformation du verre plat	Dammarie-les-Lys	250-499
Grand groupe	ORANGE	Télécommunications filaires	Vaux-le-Pénil	200-249
ETI	DAM'DIS	Hypermarchés	Dammarie-les-Lys	200-249
PME	FORCH	Commerce de gros - Outillage industriel	Montereau-sur-le-Jard	200-249*
ETI	GUINOT MARY COHR	Fabrication de parfums et de produits pour la toilette.	Dammarie-les-Lys	200-249
PME	LES TROIS SOLEILS	Cliniques privées	Boissise-le-Roi	200-249
ETI	FONDATION ELLEN POIDATZ	Cliniques privées	Saint-Fargeau-Ponthierry	200-249

Source : Etude sur la stratégie de développement économique, CAMVS, 2020

Implantation des employeurs de plus de 50 salariés dans l'agglomération Melun Val de Seine



Sources : Diagnostic du Plan Local de Déplacement, Melun Val de Seine, Septembre 2017

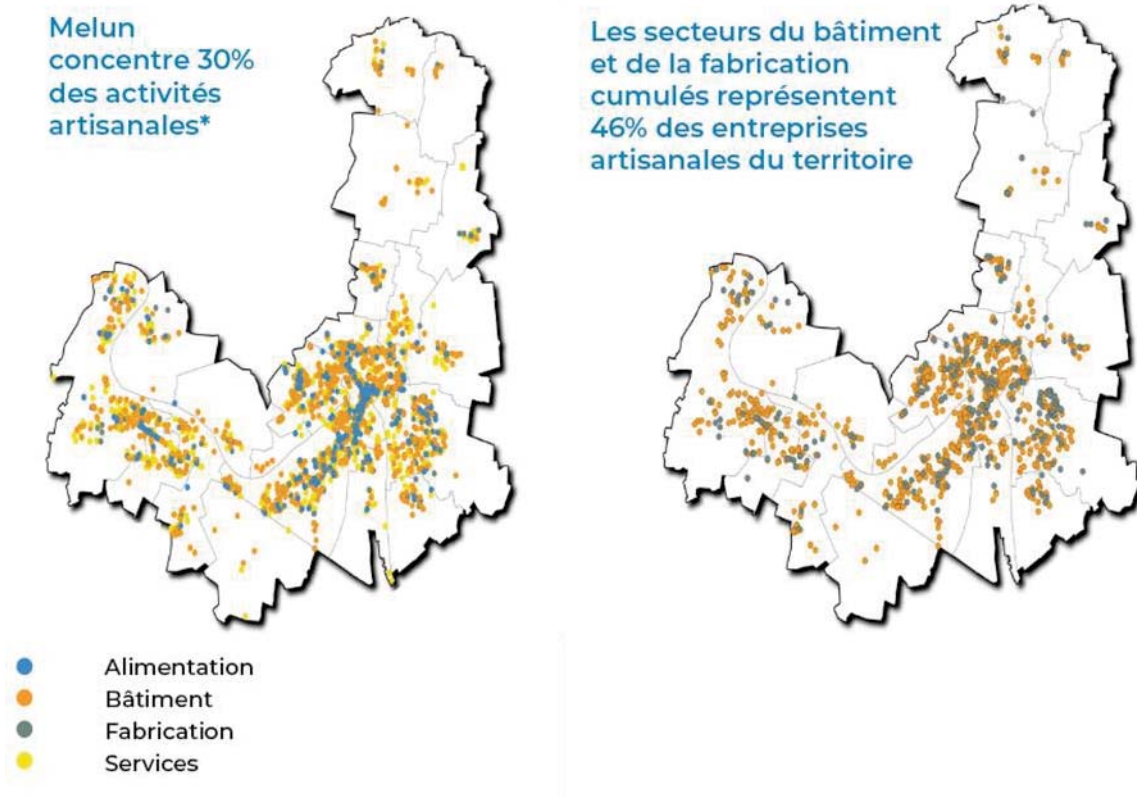
3.4. LE TISSU D'ARTISANS DE MELUN VAL DE SEINE

Selon le *Diagnostic du tissu artisanal*, CAMVS, Décembre 2021 ; **les entreprises artisanales représentent 39 % des entreprises implantées sur la CAMVS** (nombre d'établissements). La croissance moyenne du nombre d'entreprises artisanales est de l'ordre de 12,3 % par an entre 2016 et 2021. A titre de comparaison, les entreprises artisanales représentent en moyenne 32% des entreprises au niveau national.

Les entreprises artisanales sur le territoire de la CAMVS sont majoritairement implantées sur la polarité principale (Melun) ainsi que les polarités secondaires (Dammarie-les-Lys, Le Mée-sur-Seine, Vaux-le-Pénil) qui concentrent le plus d'activités artisanales. Le centre et la partie sud de l'agglomération concentrent la majorité des entreprises artisanales. Par opposition, la frange nord de la CAMVS reste relativement faible en termes d'implantations brutes d'entreprises sur le territoire intercommunal.

Les secteurs des services et du bâtiment représentent respectivement 45% et 36% de la part des entreprises artisanales immatriculées au répertoire des métiers en 2021. Le secteur de l'alimentation représente 10% et la fabrication 9%.

Implantations des entreprises artisanales sur l'agglomération Melun Val de Seine



Source : Diagnostic du tissu artisanal, CAMVS, Décembre 2021

4 LES FLUX DE LIVRAISONS

Les analyses de trafic traditionnelles ne permettent pas de distinguer les types de véhicules qui circulent sur un territoire, et particulièrement les flux de livraisons générés par les activités de logistique urbaine. Aussi, seuls des comptages précis et coûteux pourraient permettre de calculer de façon absolue les flux spécifiques des véhicules réalisant des livraisons. La modélisation, utilisée classiquement sur le territoire national, permet d'avoir une estimation fiable de ces flux à un coût réduit.

La modélisation FRETurb (CNRS, LAET) permet :

- De quantifier ces flux ;
- De comprendre leurs organisations ;
- De mentionner une typologie des véhicules de livraisons ;
- De mesurer leur impact sur l'occupation de la voirie et donc sur leur participation à la congestion.

Cette simulation basée sur les fichiers des établissements du territoire (**SIRENE, Insee**), sur la démographie du territoire et sur les données de l'emploi permet alors de dresser le portrait des conditions de livraisons sur la commune pour en mesurer l'envergure et alors lancer des études spécifiques permettant d'alimenter dans le détail des propositions d'aménagement, de réglementations, de transfert modal, etc... pour optimiser ces flux de livraisons de marchandises.

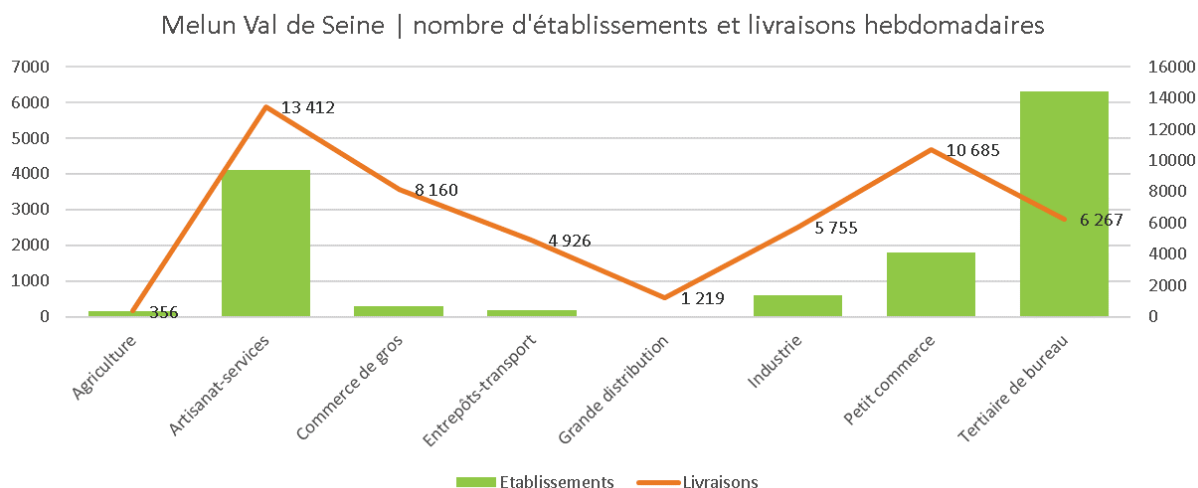
Nous présentons ici la quantification ainsi que la caractérisation des flux modélisés. Les éléments complémentaires sont insérés dans les chapitres suivant de ce présent rapport.

4.1. CARACTERISTIQUES DES LIVRAISONS

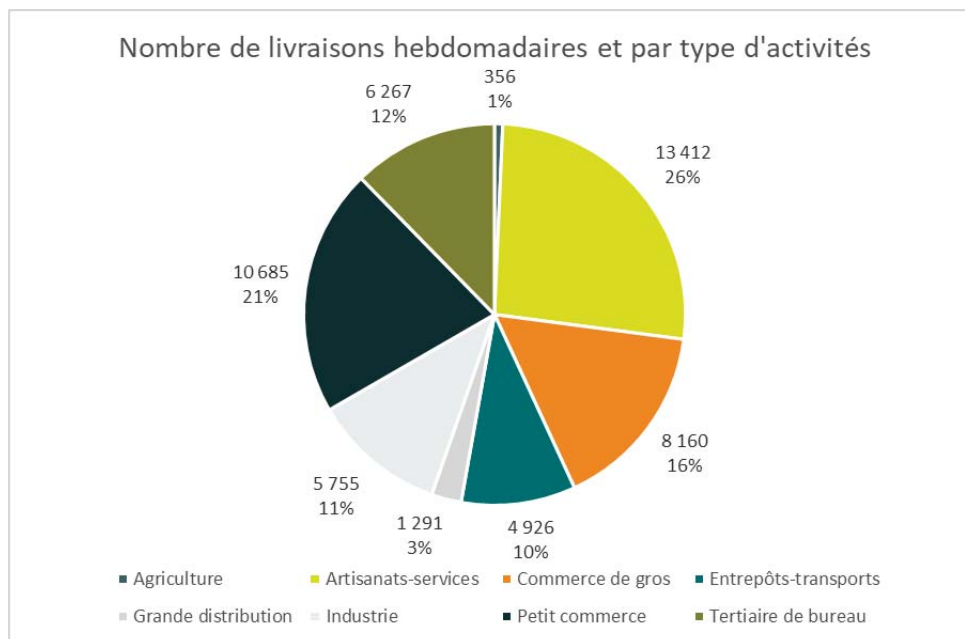
Les 13 500 activités économiques de l'agglomération Melun Val de Seine génèrent **environ 50 700 livraisons chaque semaine / environ 9 600 livraisons quotidiennes.**

En nombre de livraisons, ce sont principalement les activités d'artisanat et de service qui sont les plus présentes, ainsi que les petits commerces. Tandis que les activités les plus présentes en nombre sur le territoire de Melun Val de Seine sont les activités tertiaires, les activités d'artisanat et de services ainsi que les commerces.

Un établissement du territoire génère en moyenne 3,7 déplacements chaque semaine pour réaliser les livraisons. Ce ratio est légèrement inférieur à des ratios d'autres territoires. Une des variables explicatives est que les flux générés par les gros générateurs sont d'une part plus massifiés, mais ne réalisent pas des livraisons sur le territoire.



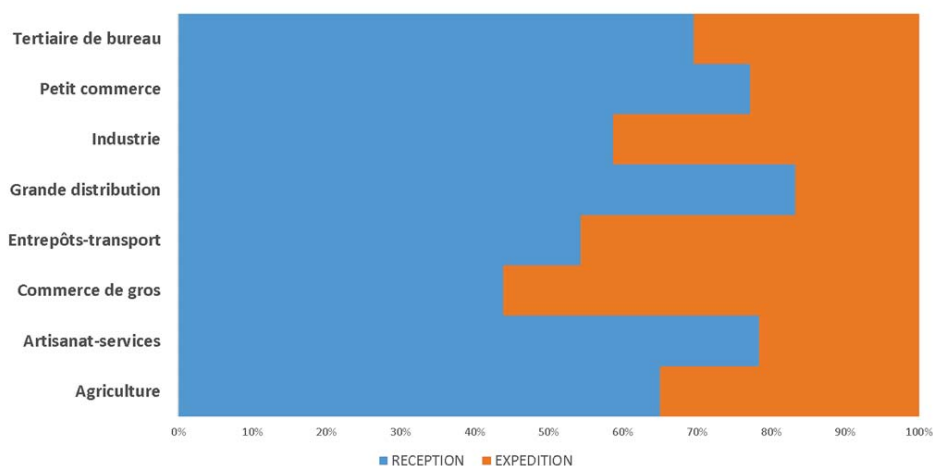
Une livraison correspond à une réception ou une expédition, ou opération conjointe (réception et expédition) effectuée à l'aide d'un véhicule motorisé (une livraison peut comprendre plusieurs colis). L'opérations de livraison, correspond aux nombres de fois où le véhicule s'arrête pour réaliser un déchargement ou un chargement dans le cas d'une expédition sans préjuger du nombre de colis.



Source : SIRENE – Modélisation FRETurb – ELV Mobilités

- **66% de ces livraisons sont des réceptions de marchandises**, ce qui est légèrement supérieur à d'autres territoires.
34% des livraisons sont donc des expéditions de marchandises.
- Sur les communes de Montereau-sur-le-Jard et de Vaux-le-Pénail la part des expéditions de marchandises est supérieure à la moyenne du territoire,
- Melun, Seine-Port, Boissise-le-Roi, Rubelles, Livry-sur-Seine et Villiers-en-Bière sont des territoires essentiellement de réceptions de marchandises. Ces communes sont donc consommatrices de flux d'entrée.

Melun Val de Seine | Répartition des réceptions et des expéditions de marchandises



Source : SIRENE – Modélisation FRETurb – ELV Mobilités

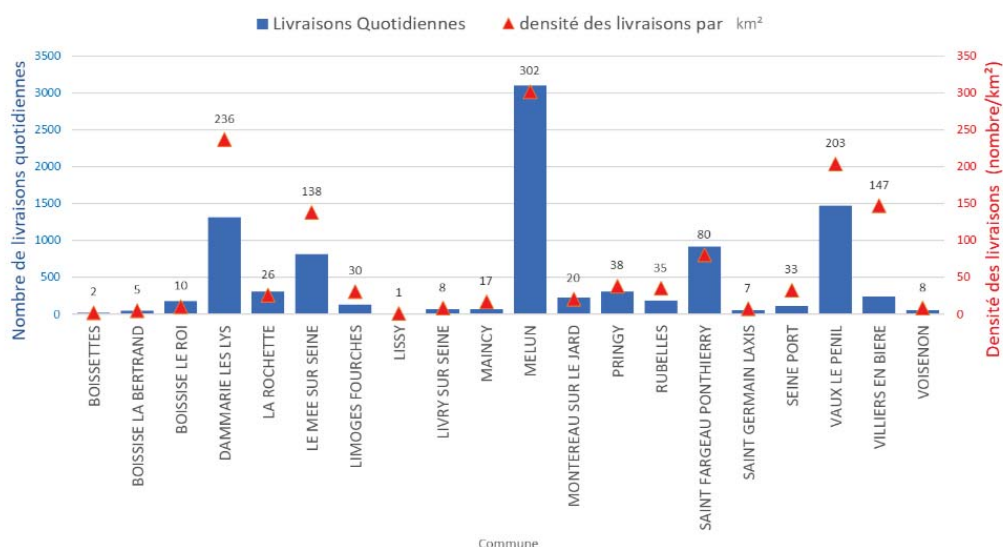
4.2. LES LIVRAISONS PAR COMMUNES

Quatre communes sont particulièrement concernées par les livraisons, et la forte polarisation autour de Melun supposent des flux de livraisons centripètes (vers Melun, cœur de l'agglomération) :

- **Melun** : 3 100 livraisons quotidiennes et une forte densité d'occupation de l'espace par les véhicules réalisant une livraison (~300 livraisons par km²)
- **Vaux-le-Pénil** : 1 500 livraisons quotidiennes et une densité de 200 livraisons par km²
- **Dammarié-Les-Lys** : 1 300 livraisons quotidiennes et une densité de 236 livraisons par km²
- **Le Mée-sur-Seine** : 800 livraisons quotidiennes et une densité de 138 livraisons par km²

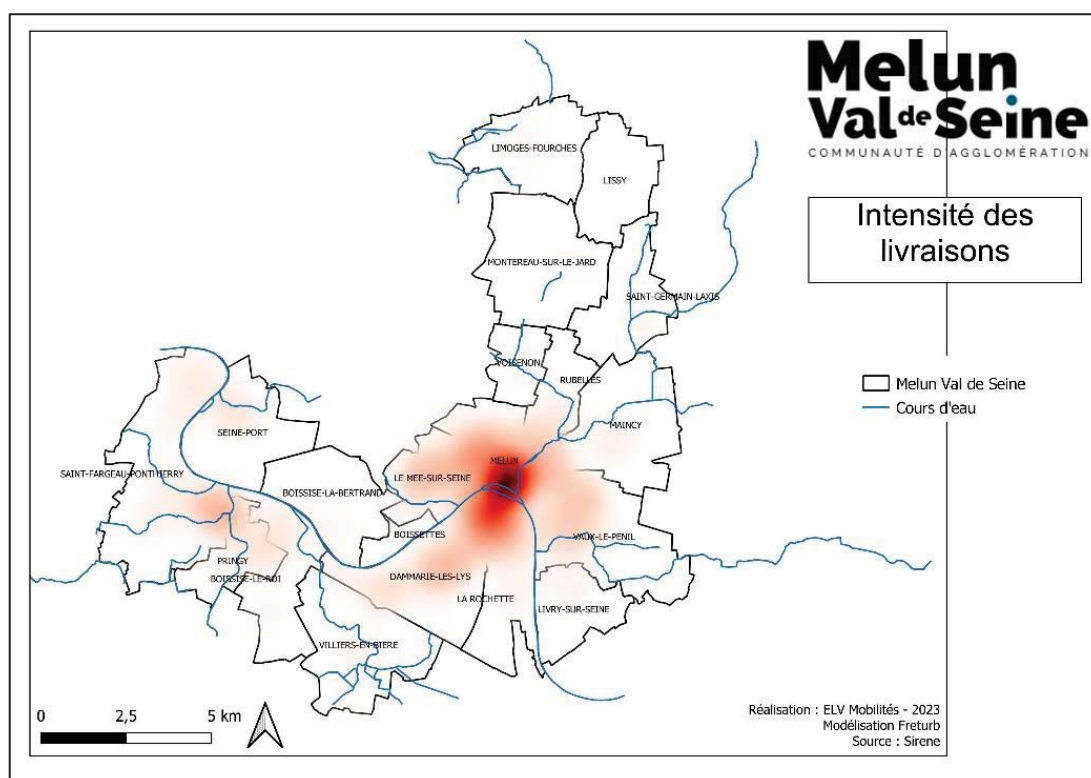
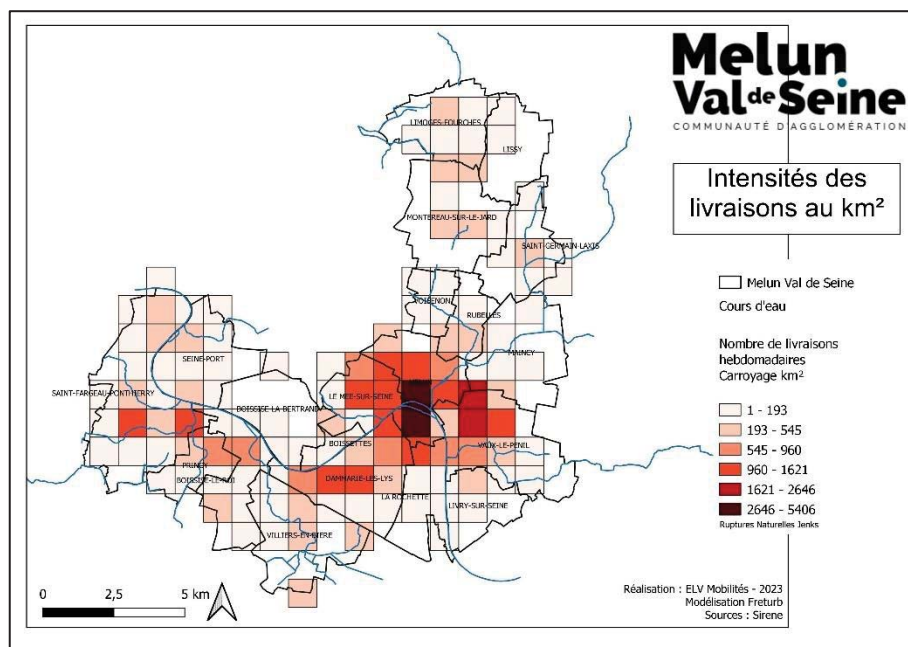
Les livraisons étant principalement des réceptions de marchandises, elles ont lieu dans un espace-temps très concentré, qui correspond à l'heure de pointe du matin, avec des concomitances d'occupation de la voirie avec les flux pendulaires des riverains.

Agglomération de Melun Val de Seine | Nombre de livraisons quotidiennes et densité des livraisons



Source : SIRENE – Modélisation FRETurb – ELV Mobilités

Globalement, les livraisons sont particulièrement intenses au centre de Melun avec également des polarisations autour des communes limitrophes. Les axes routiers peuvent alors être saturés pour accéder aux centres-villes. La circulation des véhicules de livraison sur des axes déjà très saturés aux heures de pointe, ainsi qu'impactés par les poids-lourds en transit, peut générer de la congestion.



Source : SIRENE – Modélisation FRETurb – ELV Mobilités

- **14% des flux de livraison sont internes à Melun**, c'est-à-dire qu'ils ont à la fois leur origine et leur destination sur la commune de Melun.
- **32% des flux ont soit leur origine à Melun**, soit leur destination. Il s'agit de flux d'échange entre Melun et les autres communes.
- Et 50% des flux sont totalement sans aucune interaction avec Melun.

		DESTINATION	
		MELUN	Reste de l'agglomération
ORIGINE	MELUN	14%	18%
	Reste de l'agglomération	18%	50%

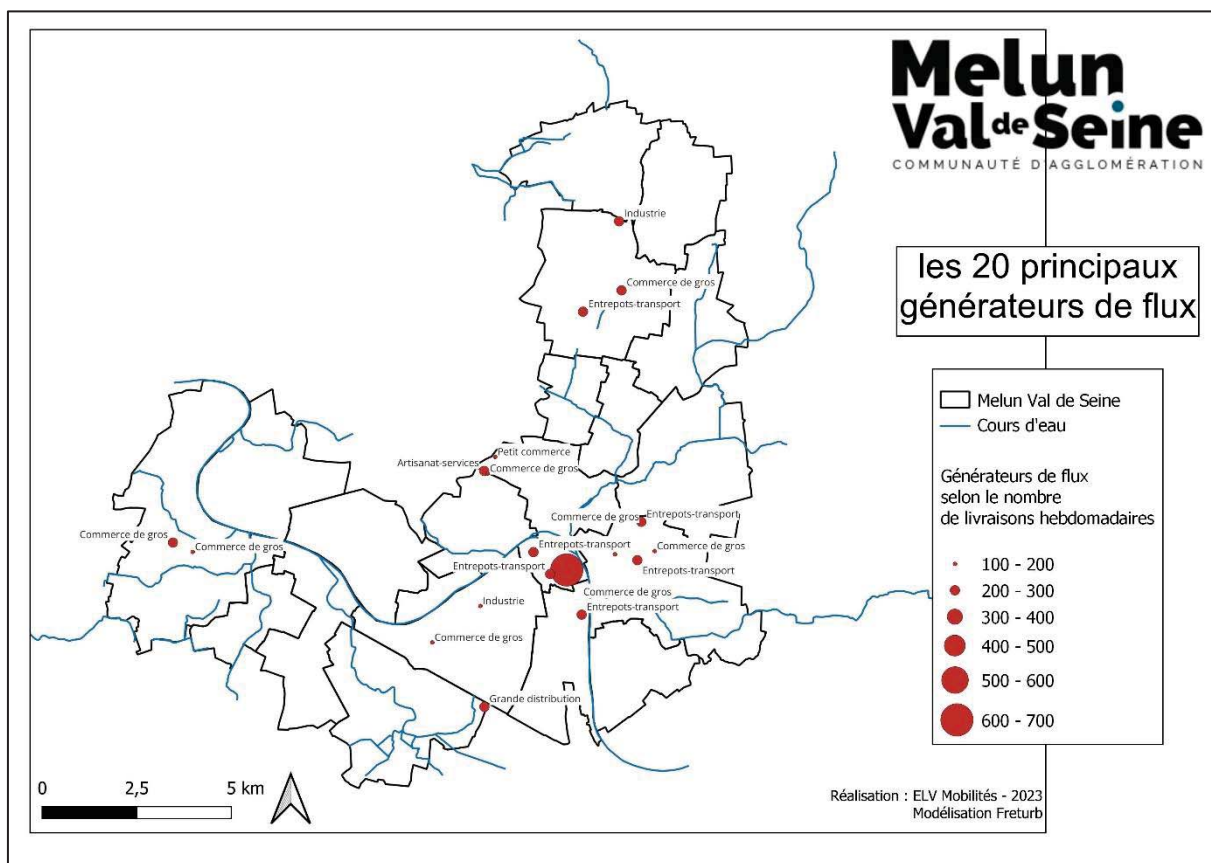
Source : SIRENE – Modélisation FRETurb – ELV Mobilités

On remarque ainsi une continuité du besoin d'approvisionnement. Particulièrement polarisé sur Melun mais qui s'étend aux communes limitrophes de Le Mée-sur-Seine, Vaux-Le-Pénil et s'allonge vers les communes de Dammarie-Les-Lys et Saint-Fargeau-Ponthierry. Il est donc important de comprendre la continuité des réglementations sur ces 4 communes centres (Melun, Dammarie-les-Lys, Le Mée-sur-Seine, Vaux-le-Pénil) qui polarisent les livraisons, dans une logique centripète. La cohérence des réglementations en termes d'horaires et de gabarit notamment est un gage d'une optimisation de l'occupation de l'espace par les véhicules de livraison. C'est dans une logique d'articulation (contraintes de temps et de vitesse) que ces réglementations doivent être orientées. Il ne s'agit pas d'harmoniser les réglementations, mais bien de comprendre le sens des livraisons.

Les réflexions autour d'éventuels Espaces Logistiques devront être pensées sur cet axe continue de livraisons.

4.3. LES PRINCIPAUX SITES GENERATEURS DE FLUX

Ainsi, les 20 sites principaux générateurs de flux sont essentiellement et classiquement les filières d'entrepôts - transports et les grossistes, puis quelques établissements de la filière industrielle et de la grande distribution. Ces filières sont généralement bien optimisées et les marges de manœuvre pour en maîtriser les flux sont plutôt orientées vers le jalonnement des itinéraires et l'adaptation des réglementations, notamment en termes d'autorisation de gabarit et d'horaires de livraisons. En général, les flux sont des flux d'expéditions matinaux dispersés non seulement sur l'agglomération mais aussi vers des territoires plus éloignés.



Les règles de secret statistique ne permettent de diffuser les noms des enseignes ici localisées. Des vérifications sur la réelle situation de ces activités pourraient être menées (adéquation de l'activité réelle avec les données renseignées dans le fichier SIRENE, néanmoins, ce n'est pas ici l'objet de l'étude).

On trouve une légère concentration des activités les plus génératrices au Sud de Melun et à la frontière avec Vaux-le-Pénil. La concentration de Poids-Lourds sur cet axe est corroborée par les comptages véhicules réalisés en 2019 par le département.

5 LES PRATIQUES LOGISTIQUES ET LES FLUX PAR FILIERE

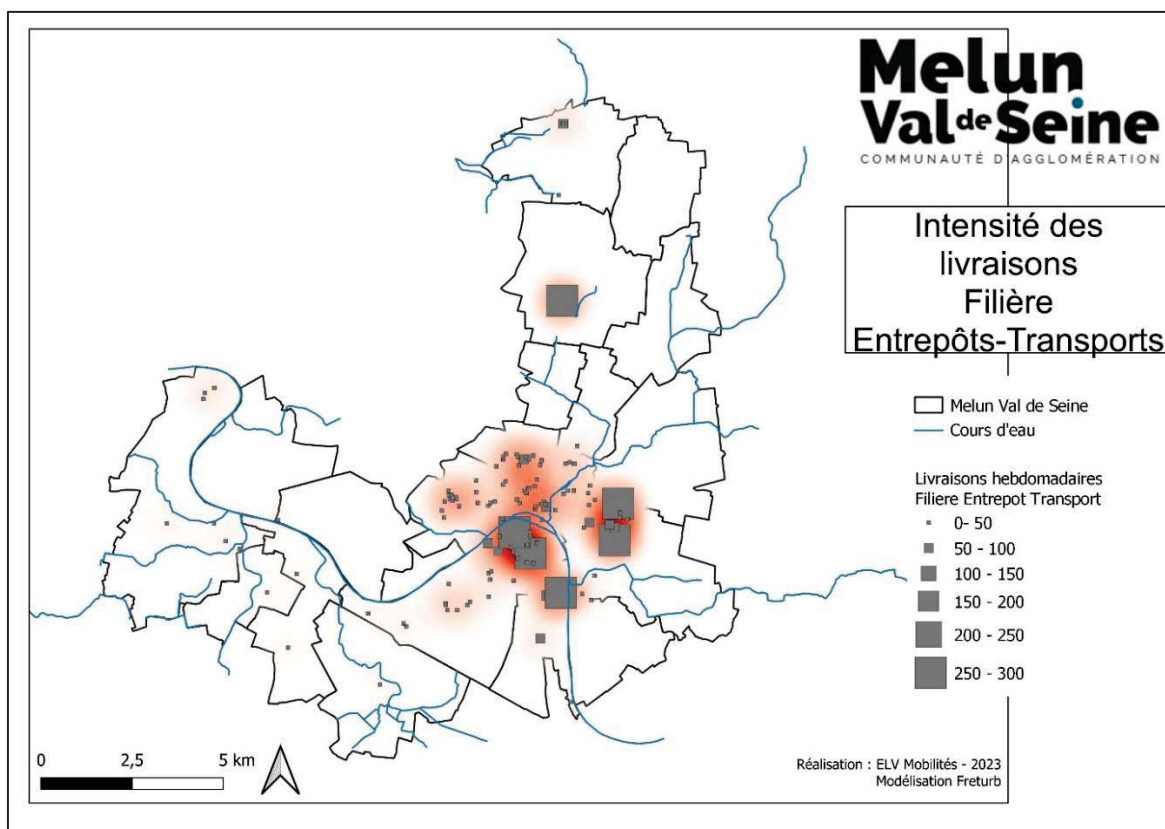
5.1. LA FILIERE ENTREPOTS – TRANSPORT

Les 177 établissements de la **filière « entrepôts – Transports »** génèrent un nombre important de livraisons de marchandises, avec **près de 1 000 livraisons quotidiennes** pour approvisionner le tissu économique. Il s'agit des livraisons exclusivement nécessaires au fonctionnement des établissements (BtoB). Les données du e-commerce ne sont pas incluses dans ces flux.

On note quelques entrepôts dispersés de petites tailles et une intensité des entrepôts et de leurs flux autour de Melun et de Dammarie-Les-Lys, et au nord de l'Agglomération (Montereau-sur-le-Jard). Les flux émis par les entrepôts sont probablement également très élevés dû à la proximité parisienne qui émet des flux rayonnants sur toutes l'Ile-de-France. Cette filière est donc relativement présente sur le territoire et sa vocation est évidemment territoriale mais aussi régionale.

Les livraisons (expéditions et réceptions) de ce type de filière sont en général très professionnalisées et la massification des marchandises est déjà optimisée. Il s'agit souvent de véhicules importants, organisés en tournées de livraisons. C'est donc davantage sur la régulation des flux, à travers une réglementation adaptée, que la collectivité a le plus de marge de manœuvre. Ce type de filière est la plus propice à une modulation horaire des autorisations de circulation.

Cette spécificité doit également s'accompagner d'étude sur le dimensionnement des aires de livraison, les véhicules étant plus importants, l'aire de livraison doit être calibrée pour que la manœuvre et le chargement et/ou le déchargement soient opérationnels.

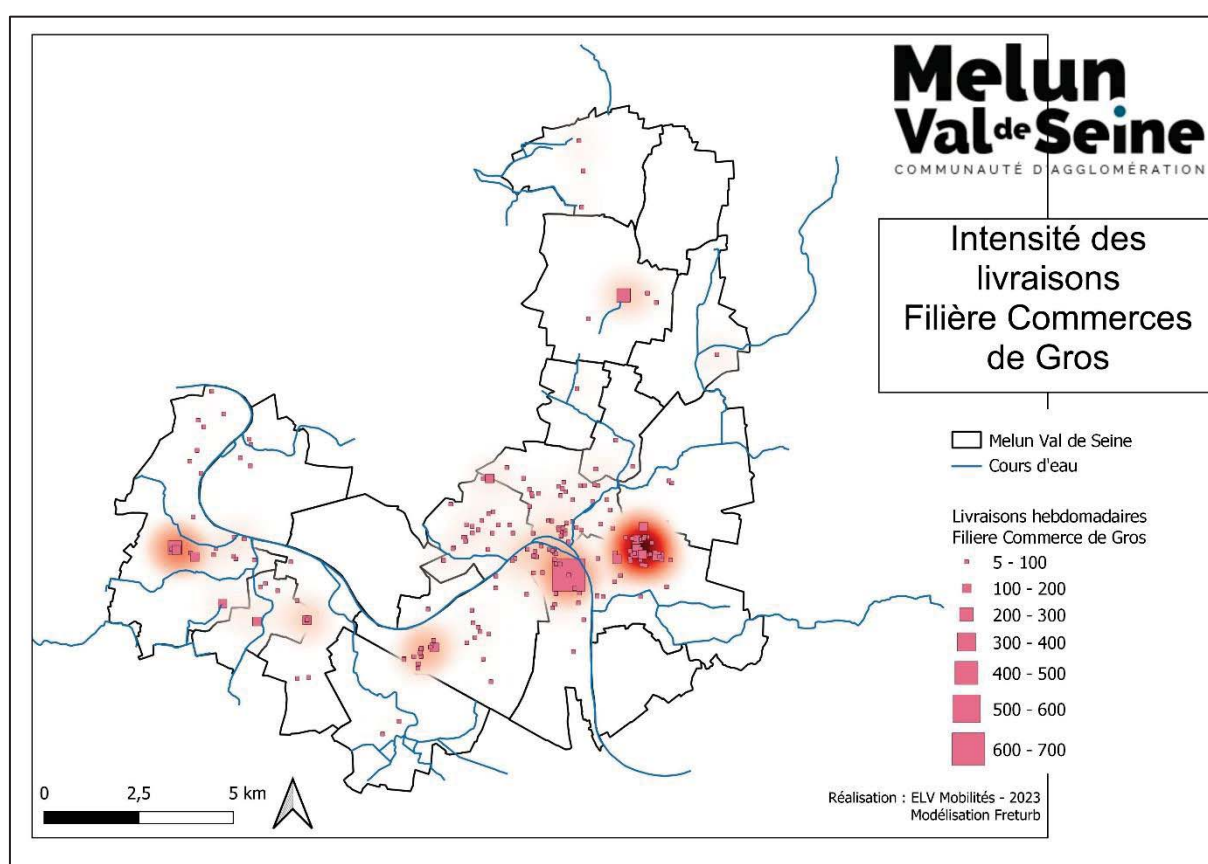


5.2. LA FILIERE COMMERCE DE GROS

Les 290 établissements de la **filière « Commerce de Gros »** génèrent un nombre important de livraisons de marchandises, avec **près de 1 500 livraisons quotidiennes** ; elles sont particulièrement présentes sur la commune de Vaux-le-Pénil qui représente 30% des livraisons émises dans la filière commerce de gros.

Comme pour les entrepôts, le commerce de gros est destiné à approvisionner évidemment le territoire mais a aussi une vocation départementale.

Les livraisons de cette filière sont généralement optimisées et réalisées au moyen de tournées rationalisées en amont dans une démarche efficace de gestion de tournées. Les livraisons sont matinales avec des flux éclatés jusqu'à Paris.

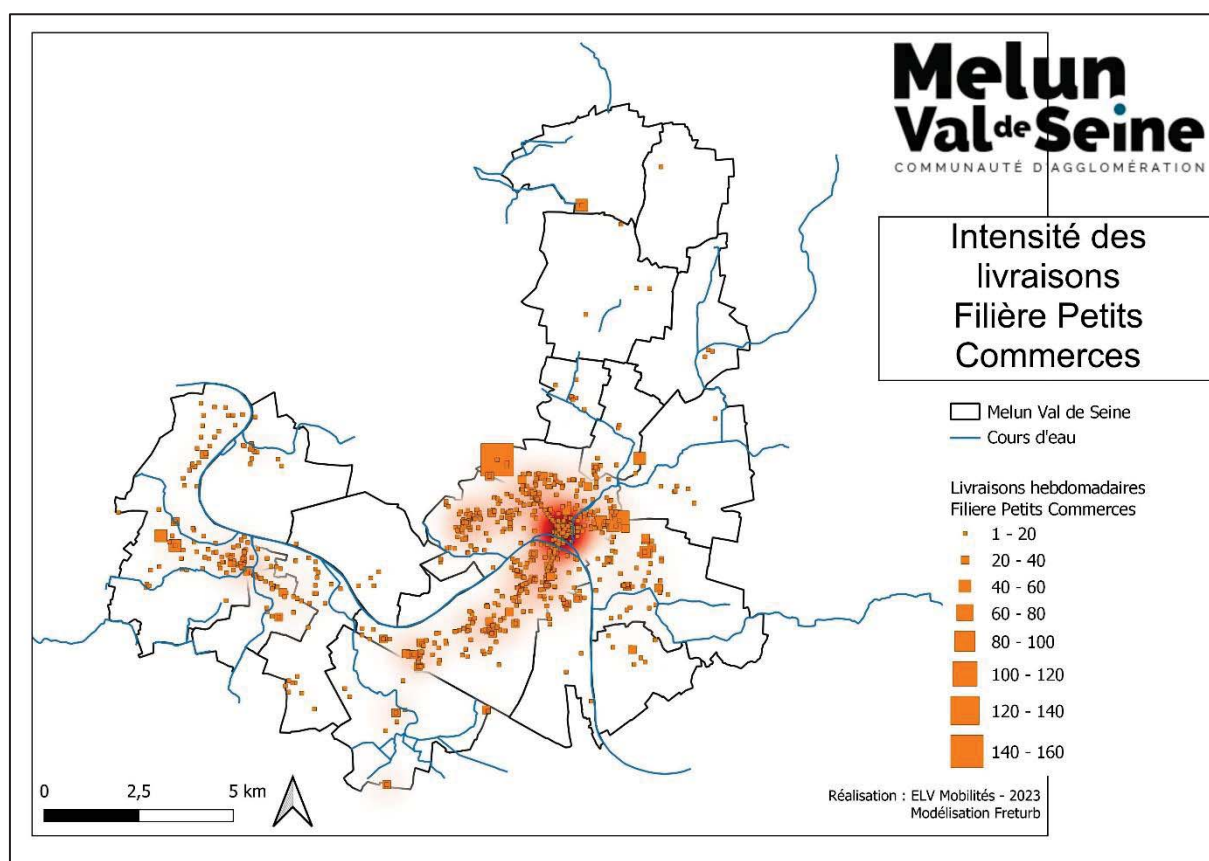


5.3. LA FILIERE PETITS COMMERCE

Les 1800 établissements de la filière « **petits commerces** » génèrent un nombre important de livraisons de marchandises, avec plus de **2 000 livraisons quotidiennes**, particulièrement présentes sur les centres-urbains. Ces établissements représentent 13% des établissements du territoire, ce qui est globalement plus faible que d'autres territoires, et génèrent chaque jours 22% des livraisons totales.

L'intensité logistique liée au commerce est étalée sur l'ensemble du territoire (ce qui est classique des centres-urbains) mais avec une **concentration particulière sur le centre de Melun**. L'axe de desserte de cette filière est particulièrement marqué, ce qui laisse entrevoir des optimisations possibles en termes de tournées de livraisons

Ce sont généralement des flux réguliers mais dont les volumes sont très disparates. Il peut s'agir d'un simple colis à des livraisons de plusieurs palettes. C'est une filière assez diversifiée qui nécessite des zooms spécifiques selon les types de commerces. En effet la filière Cafés-Restaurants, par exemple, est une filière très spécifique tant en termes de volumes, de conditionnement que d'horaires de livraisons et de panel de choix modal.

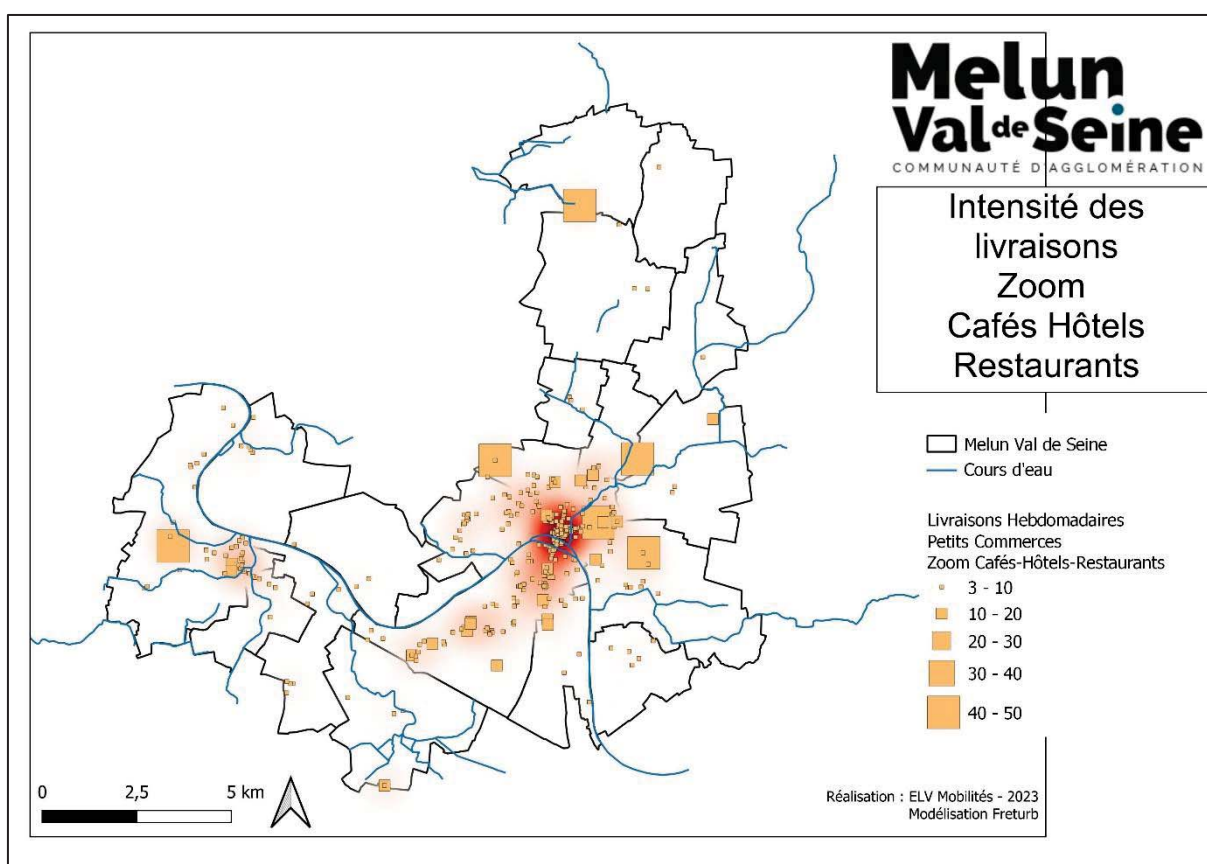


5.4. LA FILIERE CAFE HOTELS RESTAURANT

Les 589 établissements de la filière « **Cafés-Hôtels-Restaurants** » (CHR) génèrent près de **540 livraisons par jour**, très concentrées sur les hypercentres et particulièrement présentes sur l'hypercentre de Melun qui représente 43% des livraisons.

Les livraisons destinées aux CHR sont réalisées à 70% par des VUL et à 60% en compte propre expéditeur. Cette organisation est relativement professionnalisée avec des optimisations de tournées. En revanche, 20% de ces flux sont réalisés au moyen de compte propre destinataire, c'est-à-dire que le destinataire va lui-même chercher ses marchandises, au moyen de VUL. C'est la partie la moins optimisée du transport de marchandises et la plus sensible à des changements de réglementations, notamment celles ce référant à des verdissements de flottes.

La filière CHR est à la fois la filière la plus représentative d'un dynamisme de centre-ville mais aussi la plus difficile à organiser du fait de la multiplicité des comportements logistiques.



5.5. LA FILIERE INDUSTRIE

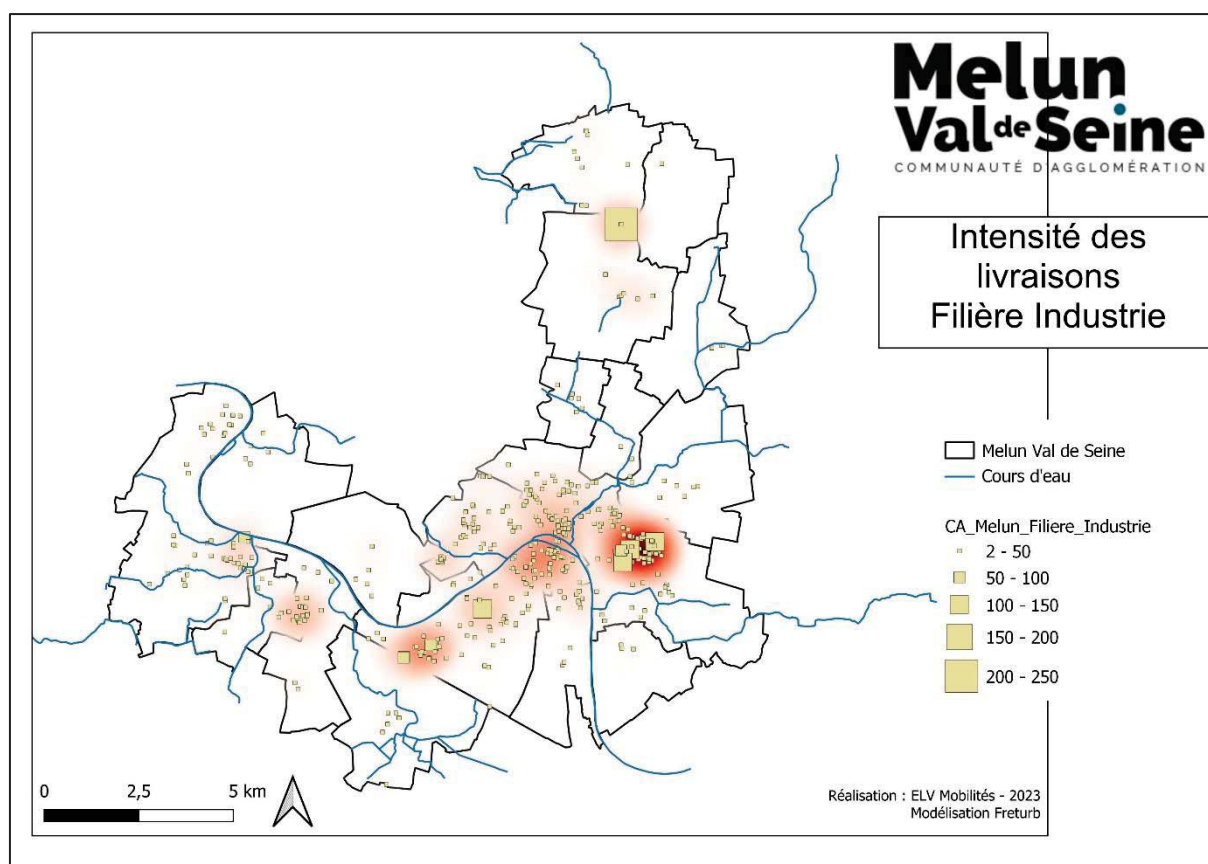
Les 594 établissements de la filière « **Industrie** » génèrent **près de 1 000 livraisons par jour**. C'est une activité relativement présente sur le territoire en termes d'occupation de la voirie par les véhicules effectuant des livraisons. Cette activité est relativement disséminée sur le territoire, on observe une activité plus importante sur le secteur de Vaux-le-Pénil.

+52% des livraisons de cette filière sont réalisées au moyen de VUL ou de porteurs avec une forte professionnalisation du transport (64% de compte d'autrui).

La filière industrielle de l'agglomération concerne à 55% des réceptions de marchandises et donc 45% des expéditions. Ce qui signifie que cette filière génère des flux de livraisons à différentes temporalités de la journée. Il serait intéressant pour cette filière d'aborder la question du vide dans les véhicules et que les véhicules entrant avec de la marchandise soient utilisés pour repartir pour réaliser des expéditions, ce qui aura pour conséquence d'éviter certains flux.

On note alors donc d'une part un intérêt à massifier davantage cette filière, qui l'est déjà et à inciter à limiter les « retour à vide » qui pourrait réduire les flux de cette filière. Sans prétendre diviser par 2 le nombre de flux, cette piste pourrait être creusée et/ou exploitée. Cette gestion des retours à vide nécessite des ententes entre transporteurs qui peuvent dépasser la compétence de la collectivité. La concertation peut permettre des actions en ce sens.

La question de la reverse logistique pourrait également être considérée, notamment sur la question des flux de déchets industriels.



5.6. LA FILIERE ARTISANAT – SERVICES

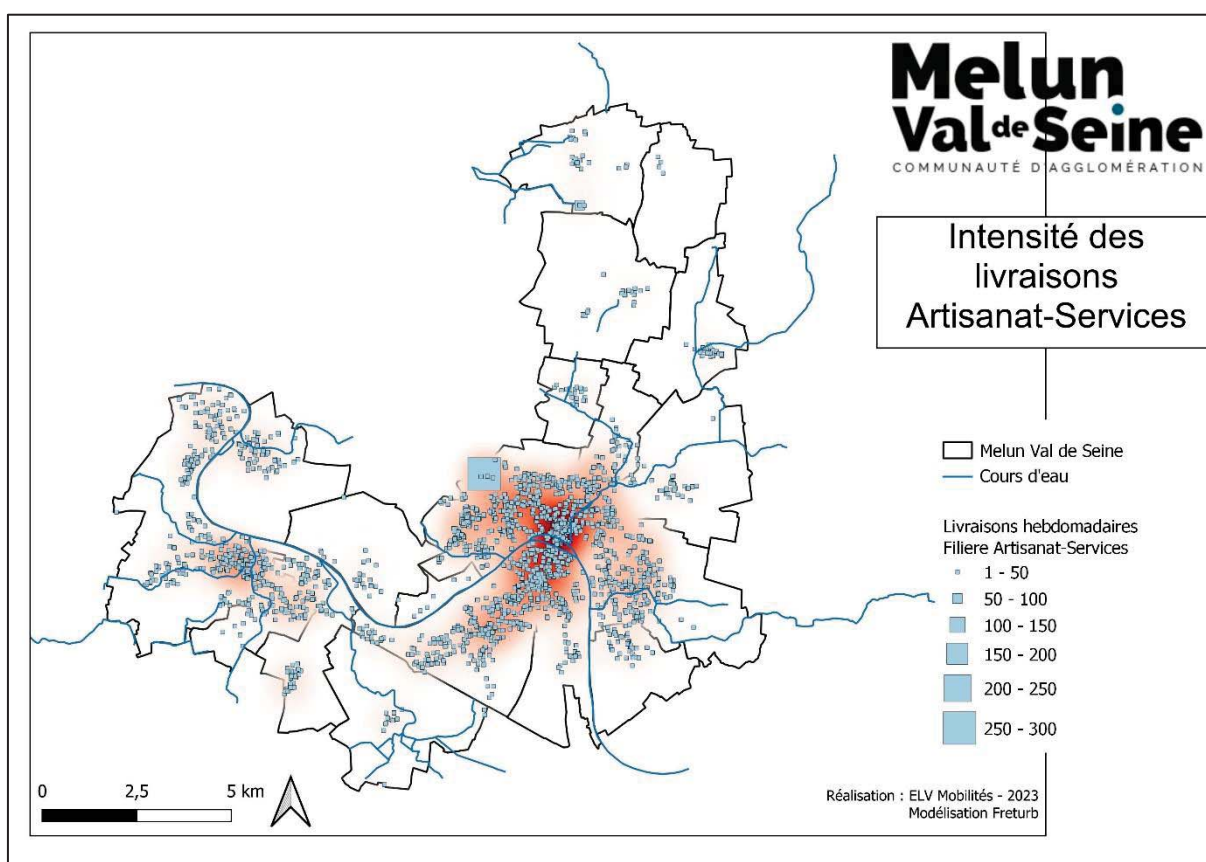
Les 4100 établissements de la filière « **Artisanat-Services** » génèrent **près de 2 500 livraisons par jour**. C'est une activité très dispersée sur le territoire dont les flux sont également très éclatés et très hétérogènes. La dissémination des flux de la filière artisanat-service montre une forte empreinte sur le territoire.

Dans cette filière, les flux sont généralement réalisés en compte propre au moyen de VUL. Les flux sont peu optimisés, et les VUL stationnent davantage en double-file, avec des chargements pas toujours optimisés. C'est globalement la filière la moins optimisée du territoire. Les pratiques de logistiques sont essentiellement locales mais avec des déplacements peu rationnels ni anticipés.

Cette filière est sensible à la mise à disposition d'aires de livraisons, mais celles-ci doivent assurer un taux de rotation pertinent. Les horaires de livraisons de cette filière sont essentiellement matinaux, mais peuvent s'étaler sur la totalité de la journée, notamment pour les flux concernant les BTP en général et le second œuvre en particulier.

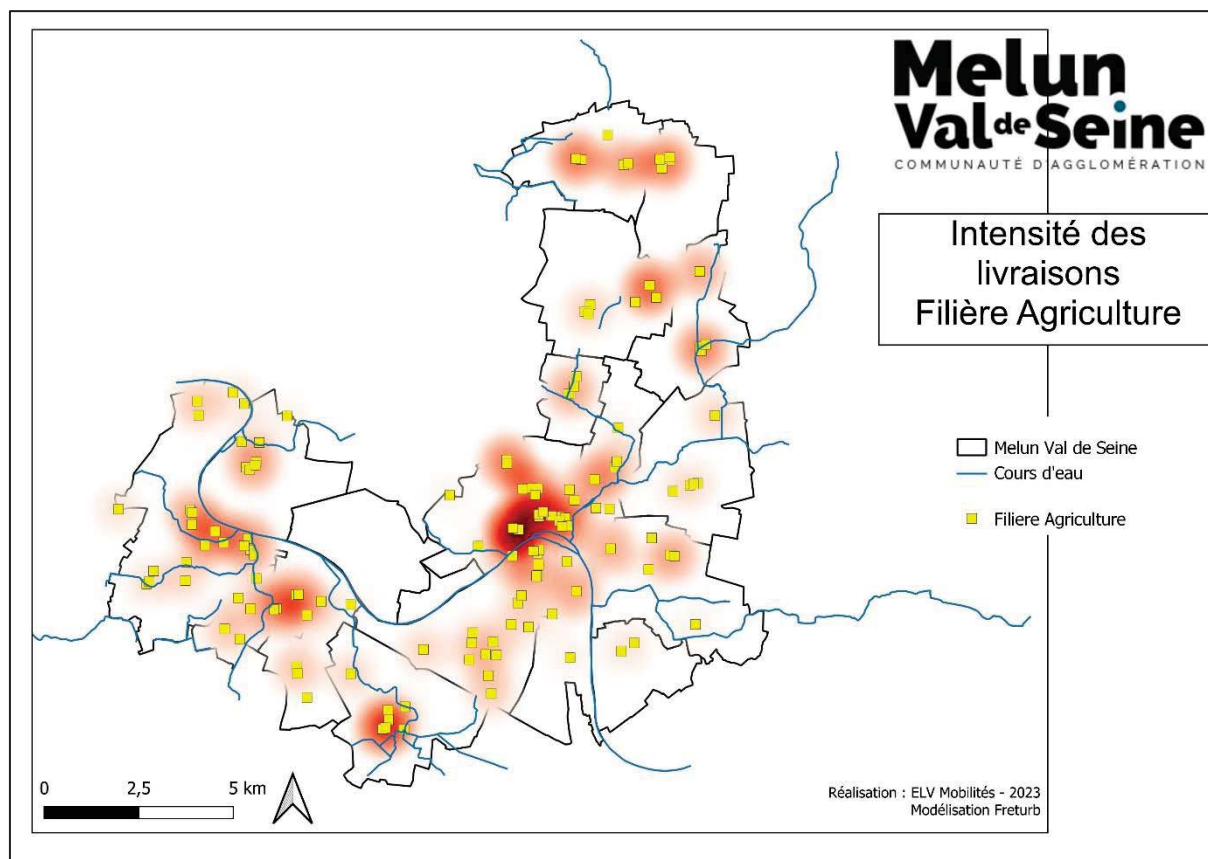
Souvent assimilés à des véhicules privés, la réglementation en termes de gabarit n'a pas d'incidence sur la possibilité de faire varier les flux, Les réglementations en termes d'horaires sont souvent pénalisantes pour cette filière, le verdissement des flottes est une difficile à mettre en place pour cette filière, car bien que la flotte des VUL ait tendance à se verdir plus rapidement que celle des véhicules plus lourds, cela génère une barrière financière qui peut être pénalisante pour les petites structures.

La mise en place d'espace de proximité ou de points d'accueils véhicules peut être pertinent pour canaliser les flux, notamment ceux du compte propre.



5.7. LA FILIERE AGRICULTURE

Les 156 établissements de la filière « **agriculture** » génèrent **moins de 100 livraisons par jour**. C'est une activité assez peu développée sur le territoire. Les établissements sont des établissements de cultures et d'élevage. Les établissements sont disséminés sur le territoire, mais ont peu d'incidence en termes de livraisons. La filière est assez peu diversifiée, avec néanmoins de grandes zones de culture. Les réflexions sur les diversifications des terres agricoles peut favoriser les circuits courts destinés à approvisionner le territoire.



Néanmoins, les silos implantés bords à voie d'eau génèrent un flux intense saisonnier, pendant la récolte qui s'étale de juillet à mi-août pour les céréales à paille (blé, orges et seigle), le colza et les protéagineux, et d'octobre à fin novembre pour le maïs. On peut ainsi citer :

- *Valfrance*, à Vaux-le-Pénil : quatre silos de capacité de stockage de 25 000 t chacun et aux normes élevées de sécurité et de performance (début jusqu'à 600 t / h).
- Silos bord à voie d'eau à La Rochette.

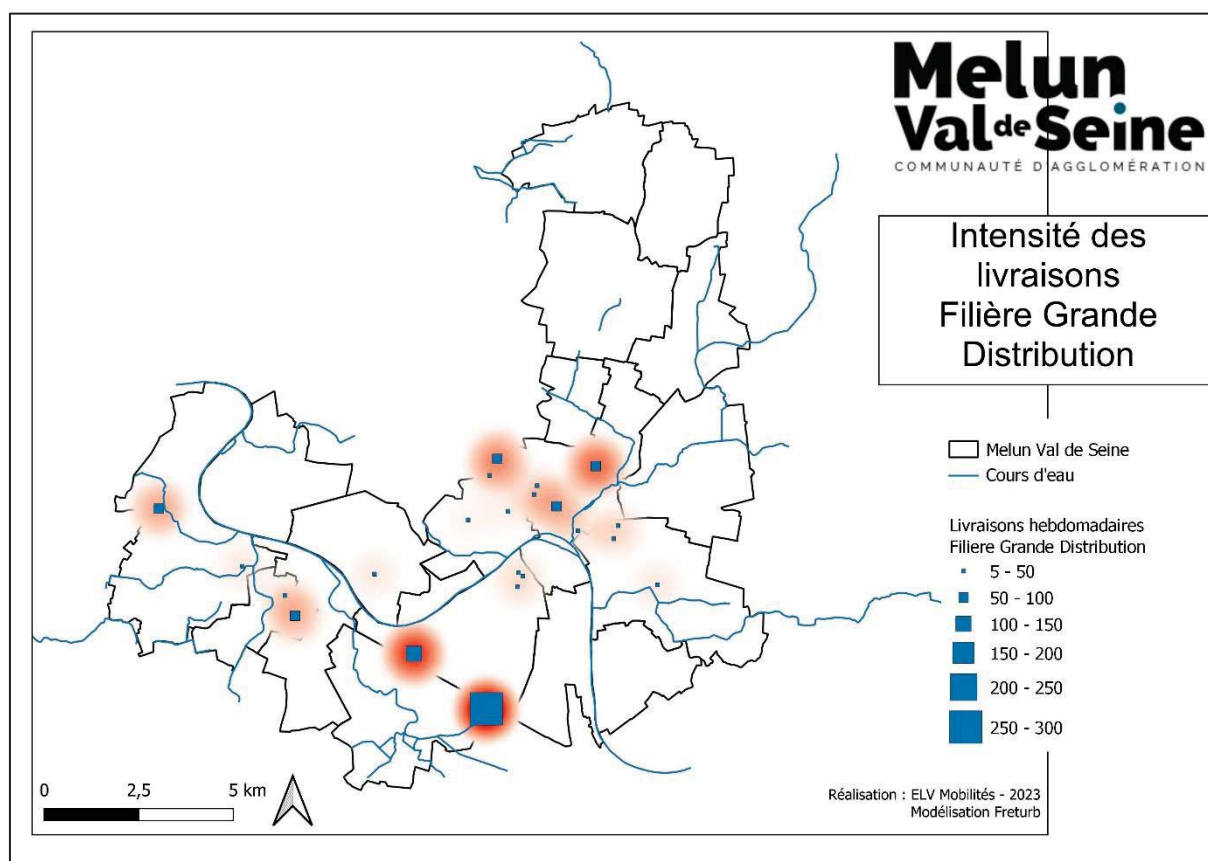
Les flux saisonniers de camions chargés de céréales en VRAC génèrent des retours à vides. En outre les itinéraires empruntés par les poids-lourds vers les silos participent à la congestion du franchissement routier de la Seine (La Rochette).

5.8. LA FILIERE GRANDE DISTRIBUTION

Les 30 établissements de la filière « **Grande Distribution** » génèrent près de **230 livraisons par jour**. C'est une filière relativement bien optimisée avec une logistique internalisée. Les pôles de la grande distribution sont polarisés par les grands centres commerciaux (Villiers-en-Bière).

Pour les grandes enseignes les livraisons sont réalisées sur des espaces privés. Les établissements de la grande distribution, localisés dans les espaces plus centraux peuvent générer des congestions de voirie. Les livraisons sont matinales, et réalisées à 50% par des véhicules lourds. 50% restent des VUL mais sont la plupart du temps utilisés de manière très optimisée.

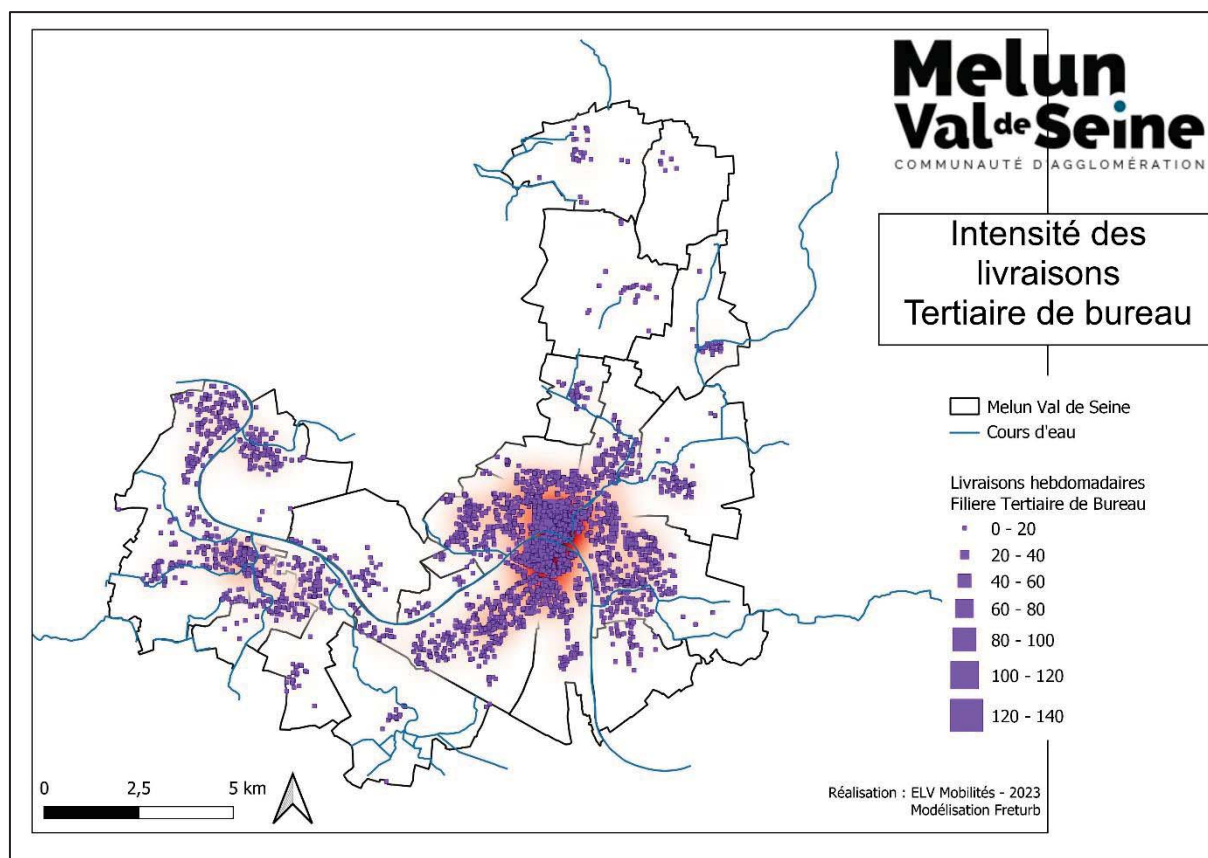
Il s'agit ici d'estimer les livraisons pour estimer les besoins d'approvisionnement des enseignes. En revanche les modes d'achats des ménages évoluent et les enseignes de la grande distribution proposent de nouvelles pratiques d'achat : les drives et la livraison à domicile. Ces pratiques d'achats engendrent alors de nouvelles occupations de l'espace. Dans cette partie de modélisation, les flux liés aux pratiques de Business to Consumer ne sont pas quantifiés.



5.9. LA FILIERE TERTIAIRE

Les 6 300 établissements de la filière « **Tertiaire** » génèrent près de **1 200 livraisons quotidiennes**. C'est une activité localisée en hypercentre mais dont les flux de livraison sont peu importants. En moyenne 1 établissement de type tertiaire génère 1 livraison par semaine.

Si la filière génère individuellement peu de livraisons, c'est bien la masse des établissements qui crée de l'occupation de la voirie. Cette filière gagnerait à mieux mutualiser les flux, d'autant qu'elle est souvent composée d'administrations qui peuvent selon différentes étapes, mutualiser les achats et les livraisons. Des clauses dans les marchés publics peuvent également inciter à ces mutualisations.



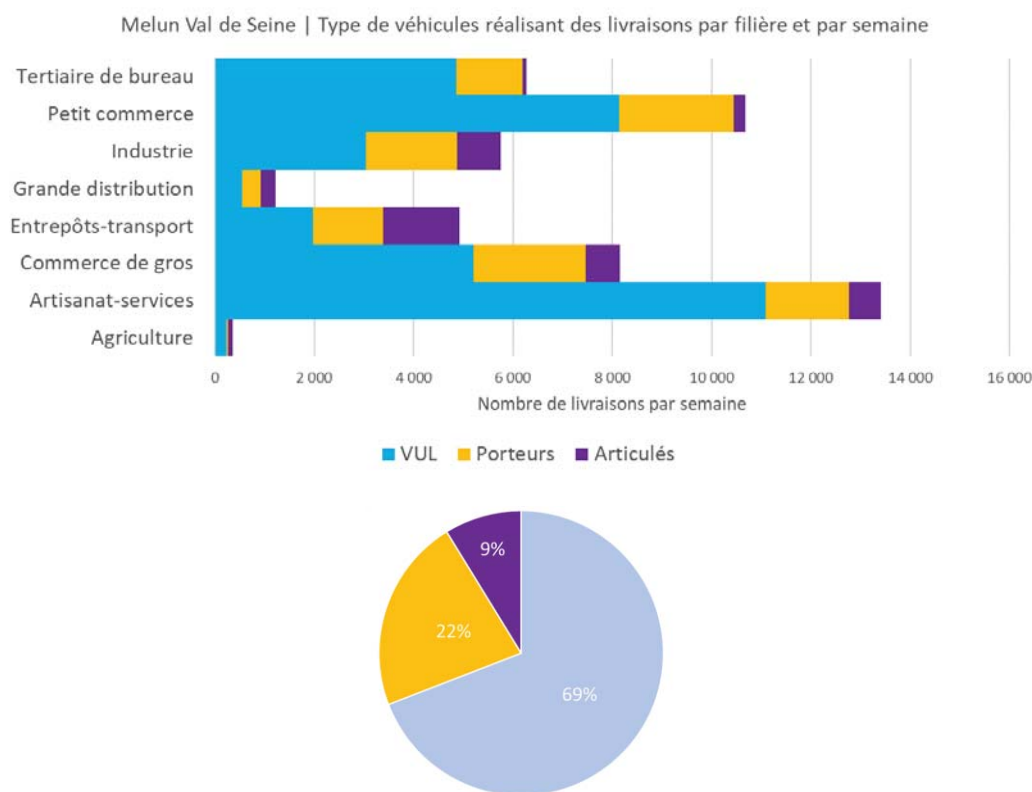
6 CARACTÉRISTIQUES DES FLUX DE LIVRAISONS

6.1. LES FLUX MAJORITAIREMENT ASSURES PAR DES VEHICULES DE < 3,5 T

Une opération de livraison se définit comme le nombre de fois où un véhicule s'arrête pour livrer ou réceptionner de la marchandise, et ce quel que soit le nombre de colis (palette) que cette action engage (nombre d'opérations de livraison et non pas du volume des marchandises livrées).

Les véhicules en transit, qui ne s'arrêtent pas ne sont pas comptabilisés ici, et seules une étude de trafic sera en mesure de les quantifier.

Près de 70% des livraisons sont réalisées par des véhicules dont la taille est inférieure à 3,5 t.



Source : SIRENE – Modélisation FRETurb – ELV Mobilités

Toutes filières confondues, les VUL sont donc les véhicules les plus utilisés sur le territoire pour réaliser les livraisons et les expéditions. **66% des opérations de livraisons sont réalisées par des VUL.** Ces véhicules sont souvent ceux qui livrent de nombreux points avec des petits colis. Ils peuvent toutefois être utilisés pour ne livrer qu'un seul point de livraison, c'est notamment souvent le cas des artisans.

L'emprise la plus importante des VUL effectuant des livraisons se situe autour de Melun. Il s'agit de la destination finale, ce qui suppose alors des emprises sur les trajectoires menant sur ces points de tension.

L'occupation de la voirie est donc importante et les livraisons perçues comme rapides et peu volumineuses peuvent inciter à la pratique du double-file, ce qui est très pénalisant pour la congestion urbaine. Les véhicules légers présentent l'inconvénient de :

- Multiplier les flux parce qu'ils sont peu massifiés ;
- Générer du trafic sur voirie et participer à la congestion ;
- Pratiquer davantage du stationnement en double-file ou sur des espaces interdits (trottoir, passage piéton par exemple) ;
- Créer des nuisances en termes d'émission, d'occupation de la voirie, d'accident, de manutention, etc... ;

En revanche, en termes de verdissement du parc, on sait que le parc a tendance à se verdir plus vite que le parc des véhicules plus lourds.

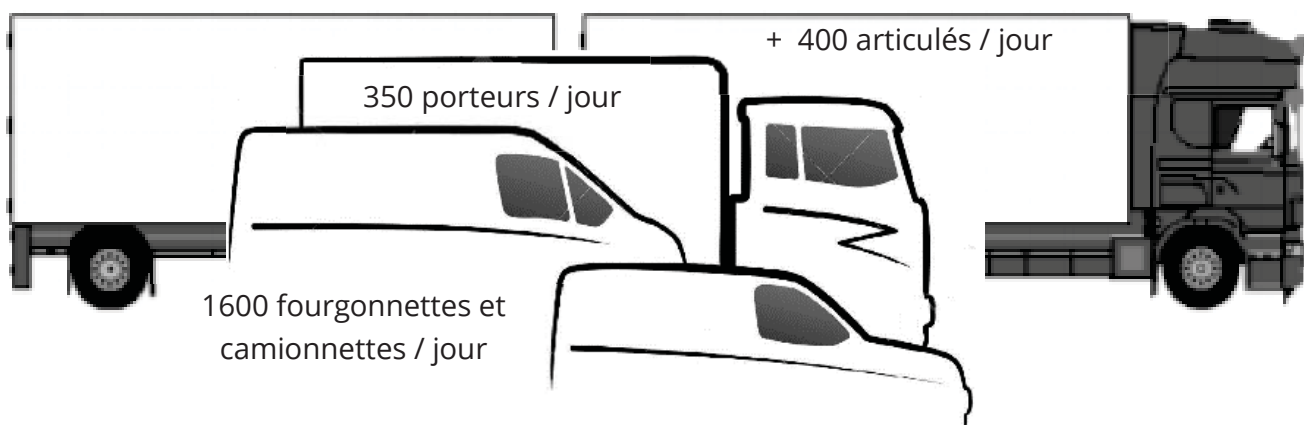
6.2. QUANTIFICATION DU PARC ROULANT

Il s'agit de distinguer ici l'analyse des flux et l'analyse du parc roulant : la première permet de mesurer l'occupation de la voirie en circulation et en stationnement ; la deuxième permet de donner des éléments pour estimer les typologies de véhicules selon leur normes Crit'Air :

- Les flux correspondent au nombre de passages et d'arrêts sur le territoire : *si 1 véhicule s'arrête 100 fois pour livrer il est compté 100 fois*
- Le parc roulant correspond au nombre de véhicules quel que soit le nombre de passages (flux) qu'ils réalisent au cours d'une journée : *si 1 véhicule s'arrête 100 fois pour livrer il est compté 1 fois*

L'estimation du nombre de véhicules effectuant des livraisons sur l'ensemble des 20 communes de l'agglomération pour les flux en BtoB présente les résultats suivants : **environ 2 300 véhicules / jour sur le territoire de l'agglomération, réalisent 9 200 flux / jour** pour approvisionner le tissu économique.

Estimation du parc roulant



Source : SIRENE – Modélisation FRETurb – ELV Mobilités

- **Poids-lourds articulés : ~850 flux par jour.** Ces véhicules fonctionnent le plus souvent en trace directe avec 1 point de départ et un point d'arrivée. Ils sont massifiés.
- **Camions porteurs : ~2 000 flux par jour.** Souvent en trace directe mais également avec une partie en tournée selon les filières et la destination.
- **VUL : ~6 400 flux par jour.** Cette catégorie de véhicules réalise des tournées de livraisons avec un grand nombre d'arrêt pouvant aller de 80 à 120 arrêts notamment pour les flux de type messagerie-colis. Néanmoins, une large partie des filières l'utilise pour son compte propre et utilise ces véhicules à des fins professionnelles internes. En moyenne, chaque véhicule s'arrête 4 fois au cours de sa tournée (avec une large amplitude allant de 1 à 120 arrêts)

CYCLO-CARGOS

PTAC	de 0,05 à 0,3 t
LONGUEUR	de 1,5 à 2,5 m
LARGEUR	de 0,8 à 1,5 m
HAUTEUR	de 1,5 à 2,2 m
SURFACE	de 1,2 à 3,75 m²
EVP	0,3

CAMIONS PORTEURS

PTAC	de 3,5 à 32 t
LONGUEUR	de 6 à 12m
LARGEUR	2,55m
HAUTEUR	de 2,5 à 4m
SURFACE	de 15 à 29m²
EVP	2

VÉHICULES LÉGERS UTILITAIRES

PTAC	de 1,5 à 3,5 t
LONGUEUR	de 4,5 à 6 m
LARGEUR	de 1,8 à 2,55 m
HAUTEUR	de 1,8 à 2,5 m
SURFACE	de 8 à 12 m²
EVP	1,5

ENSEMBLES ARTICULÉS

PTAC	de 32 à 44 t
LONGUEUR	de 16 à 18,2 m
LARGEUR	2,55 m
HAUTEUR	4 m
SURFACE	42 m²
EVP	2,5

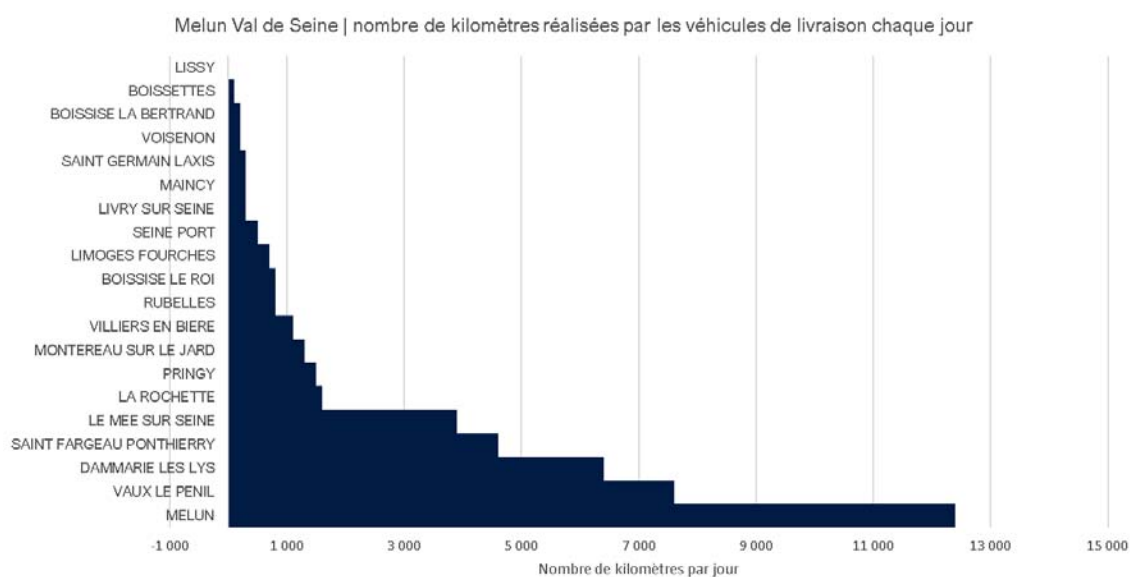
Schéma des différents véhicules de livraison – Infographie ELV Mobilités

6.3. LES DISTANCES PARCOURUES

44 800 kilomètres parcourus chaque jour sur l'ensemble de l'agglomération pour livrer le territoire, avec 45% réalisés à Melun et Vaux-le-Pénil :

- 60% des kilomètres quotidiens sont réalisés par des VUL.
- 22% des kilomètres quotidiens sont réalisés par des Porteurs.

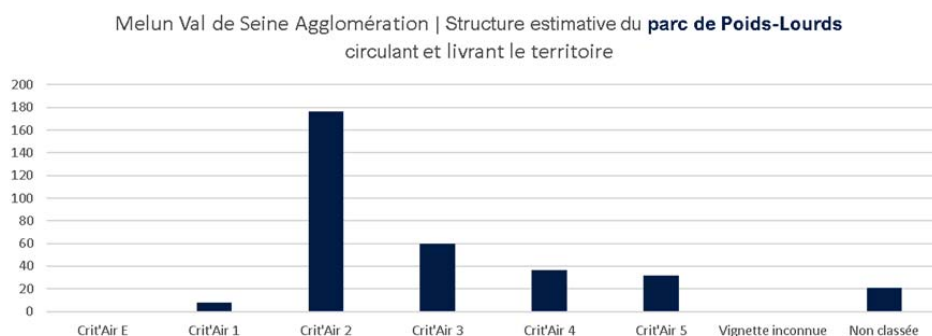
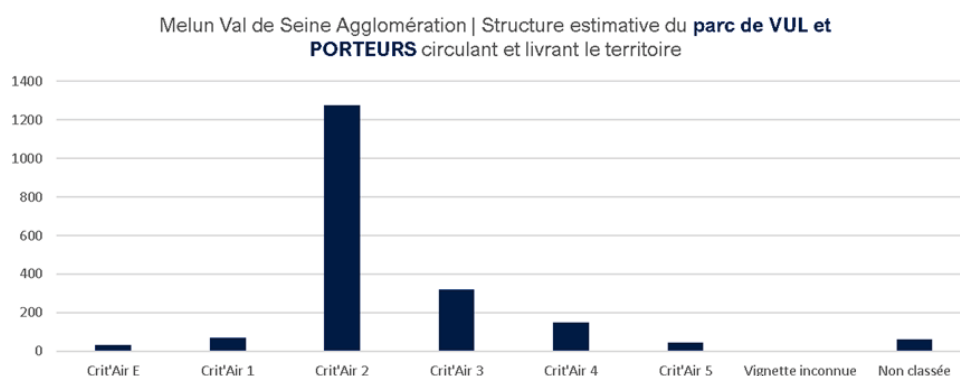
- 18% des kilomètres quotidiens sont réalisés par des véhicules articulés



Source : SIRENE – Modélisation FRETurb – ELV Mobilités

6.4. CARACTERISATION DU PARC ROULANT

Aujourd’hui, les VUL sont en majorité des véhicules de Crit’Air 2 et quasiment tous exclusivement Diesel. Notons, que dans un contexte de mise en place de ZFE, il est probable que les véhicules ne satisfaisant pas aux critères des territoires limitrophes ayant mis en place une ZFE soient exploités dans les zones plus permissives.



Source : Parc des immatriculation – Modélisation ELV Mobilités

6.5. LES EMISSIONS DE POLLUANTS

Les polluants atmosphériques sont pour partie issus du transport de marchandises. Ces polluants comme le CO₂, le Nox, les PM, sont dus à la combustion de carburants mais aussi à l'évaporation de composés hydrocarbonés et d'émissions de particules provenant d'utilisation du véhicules (usures générales du véhicule, ou état de la chaussée).

Les émissions de polluants sont également dépendantes de la congestion urbaine et du niveau de dénivellation.

Les rotations pour la recherche de place de stationnement, les livraisons moteurs allumés, et les arrêts fréquents avec redémarrage altèrent la qualité de l'air.

En milieu urbain, la vitesse moyenne est inférieure à 30km/heure. Cette vitesse réduite n'est pas toujours favorable à l'optimisation des émissions et les arrêts fréquents contribuent également à renforcer le poids des véhicules de livraison dans les émissions de polluants.

■ **15 t de CO₂e sont émis quotidiennement par les véhicules effectuant des livraisons de marchandises (B2B) sur le territoire (hors transit) :**

- 8t CO₂e par les VUL et Porteurs (t/jour)
- 7 t CO₂e par véhicules articulés (t/jour)

A titre indicatif, les émissions sont de 50t CO₂ par jour pour la commune de Toulouse.

■ **5 800 litres de carburants sont consommés quotidiennement** pour réaliser les livraisons du territoire, exclusivement du diesel (sauf à la marge).

Le parc de VUL tend à se verdir naturellement. La transition sera plus facile à accompagner. En revanche, l'accompagnement aux changements de motorisation pour les porteurs et les véhicules articulés est plus difficile et plus coûteux. La disponibilité d'un parc adapté aux normes Crit'air n'est pas encore avérée. D'une manière générale, la transition devra s'accompagner d'un maillage suffisant en stations de ravitaillement. Favoriser des espaces d'accueil de véhicules pour limiter les arrêts et redémarrages pourrait être une option intéressante.

7 LA LOGISTIQUE URBAINE DANS L'ESPACE PUBLIC

7.1. L'OCCUPATION DE LA VOIRIE

Les véhicules qui réalisent des livraisons sur un territoire occupent au cours de la journée à la fois de l'espace lors des trajets et de leur circulation, mais aussi lors des arrêts (fréquents) pour transférer la marchandise aux destinataires le plus souvent en présence. Cette occupation de la voirie par les véhicules en circulation et en stationnement peut générer de la congestion d'autant qu'il y a souvent concomitance des usages de la voirie par les pendulaires, les scolaires, les visiteurs et les livreurs.

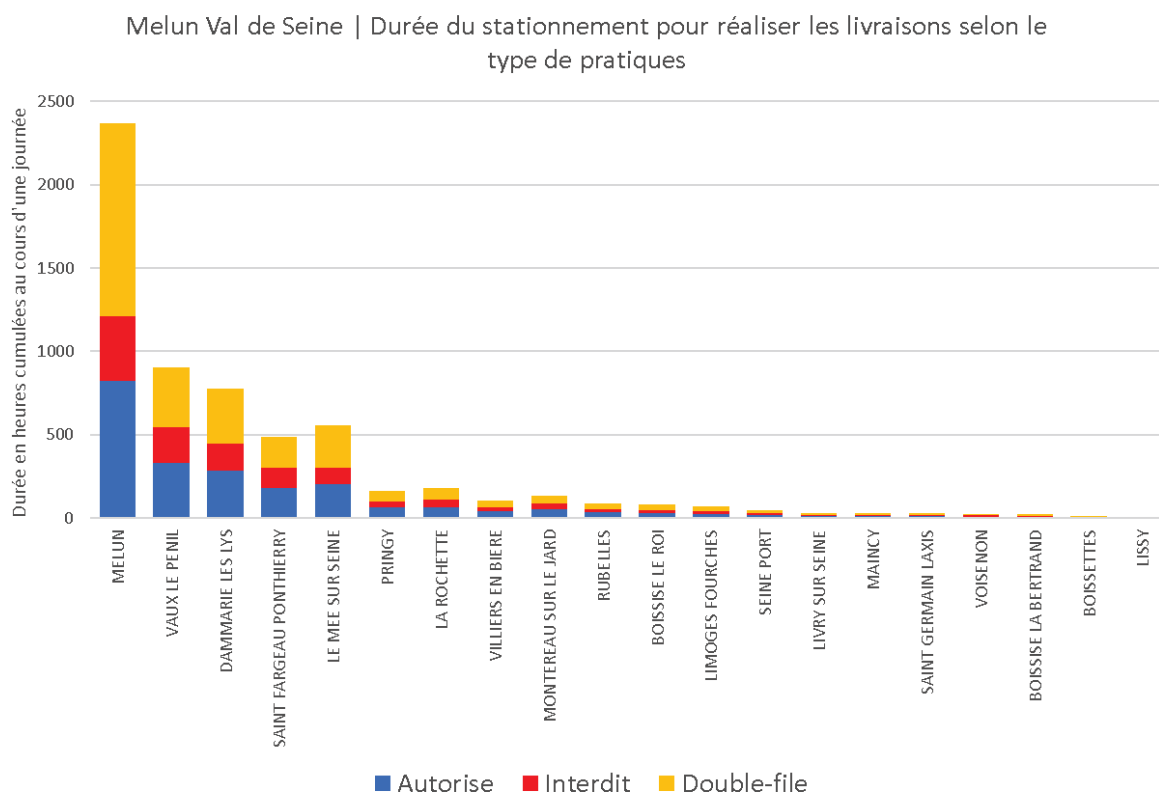
En particulier sur la commune de Melun, mais aussi, toutes proportions gardées sur les communes de Vaux-le-Pénil, Dammarie-les-Lys, Saint-Fargeau-Ponthierry et Le Mée-sur-Seine, les pratiques de livraisons peuvent se réaliser en double-file impactant considérablement l'occupation de la voirie, générant de la congestion mais peuvent aussi entraîner des problèmes de sécurité des piétons et des livreurs eux-mêmes. Le stationnement en double-file, en particulier est pénalisant pour le partage de la voirie. Ce stationnement en double-file est souvent réalisé par des véhicules légers, s'arrêtant en double-file pour des livraisons de petites quantités, dans une logique de porte-à porte et d'optimisation des temps de tournées.

Sur l'agglomération, la **durée moyenne de l'arrêt en double-file est de 17 minutes pour les VUL et de 45 minutes pour les poids-lourds**. Les livraisons en double-file peuvent s'expliquer de plusieurs façons :

- Aucune place de livraison n'est disponible ;
- La place de livraison existe mais elle est soit occupée soit trop éloignée ;
- La place de livraison n'est pas adaptée ;
- Le temps de manœuvre est trop important au regard des impératifs professionnels des livreurs en termes de temps de travail.

Les **livraisons sont les plus importantes entre 9h30 et 11h30**, heure à laquelle il peut y avoir une confrontation directe avec les pendulaires.

- Cinq filières du territoire (Tertiaire, Artisanat – services, Industrie, Petit commerce, Commerce de gros) ont des horaires de livraison quasiment identiques avec un pic théorique qui commence tôt le matin.
- Trois filières du territoire ont des horaires de livraisons soit tôt le matin (Grande distribution) soit plus lissées sur la journée (Agriculture, Entrepôts – transports).

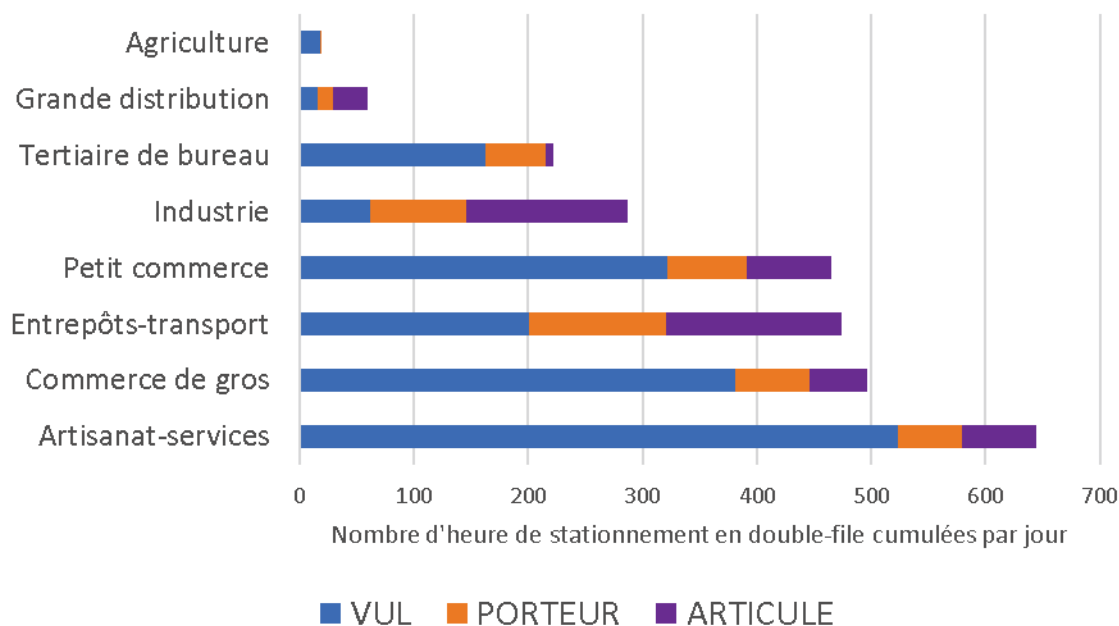


Source : SIRENE – Modélisation FRETurb – ELV Mobilités

L'emprise la plus importante des modes de stationnement est réalisée par la filière artisanat-service. Il ne s'agit pas de stigmatiser des professions mais plutôt d'essayer de comprendre les raisons qui poussent les artisans et l'ensemble de l'économie servicielle à pratiquer des stationnements en double-file afin d'offrir une réponse pertinente à leur besoin. Comme vu précédemment, la filière artisanat-service est à la fois la filière la plus présente sur le territoire mais aussi la plus fragile en termes logistiques. Les besoins sont ponctuels, temporairement et spatialement peu anticipables. Les artisans s'approvisionnent régulièrement pour des chantiers divers et peuvent être soumis à des contraintes temporelles importantes.

Les filières commerces de gros, entrepôts-transport et petits commerces peuvent également avoir une forte emprise sur la voirie par les véhicules qui stationnent pour livrer des commerces nombreux, dans des zones denses. Si certains commerces disposent de sites propres pour effectuer les livraisons ce n'est pas une généralité.

Melun Val de Seine | Pratiques de stationnement en double-file selon la filière



Source : SIRENE – Modélisation FRETurb – ELV Mobilités

7.2. HIERARCHIE DES ESPACES DEDIES AUX LIVRAISONS

Les livraisons et collectes de marchandises sur un territoire s'effectuent dans des conditions fortement dépendantes de l'organisation du territoire urbain mais aussi de la densité d'activités et de points de livraison. Les territoires ruraux, périurbains ou urbains denses ne répondent pas aux mêmes contraintes et aux mêmes exigences. On distingue en général plusieurs types d'espaces de livraison qui se retrouvent dans le périmètre étudié de Melun Val de Seine.

- **Aires de livraison privées**

Ces aires sont souvent internes à une entreprise, à une administration ou un établissement tertiaire. En cœur de ville, on retrouve assez peu d'aires privées du fait de l'exiguïté de l'espace. Ces aires sont souvent en périphérie des villes et parfois imposées afin de limiter les véhicules utilitaires à l'extérieur des emprises. Certaines aires privées peuvent toutefois exister en centre-ville par exemple pour la desserte de centres commerciaux à l'intérieur du tissu urbain.

Les aires de livraison (chargement et déchargement) privées sont encadrées par des recommandations de sécurité proposées par l'INRS et la CRAMIF ou les CARSAT². En effet, les

² Exemple : brochure ED 6059 de l'INRS « conception et rénovation des quais pour l'accostage, le chargement et le déchargement en sécurité des Poids-Lourds »

opérations de chargement et de déchargement en entreprise constituent des opérations à risque, particulièrement accidentogènes. Si ces règles s'imposent aux entreprises utilisatrices (ces aires étant privatives), les collectivités locales peuvent jouer un rôle d'intervention sur certains aménagements ou de vigilance. Cela peut par exemple être le cas lors de l'instruction de permis de construire ou lorsque les aires privatives, comme c'est parfois le cas en milieu urbain dense, se situent en interaction avec l'espace public.

- **Aires de livraison sur voirie**

Ces aires de livraisons font l'objet d'un chapitre spécifique du diagnostic. Les aires de livraisons sont régies par [l'instruction interministérielle sur la signalisation routière du 31 juillet 2002](#) (7^{ème} partie). Cette instruction spécifie notamment que « *la délimitation des emplacements réservés pour l'arrêt des véhicules effectuant un chargement ou un déchargement de marchandises est réalisée avec un marquage en ligne discontinue de type T'2 de largeur 2u et de couleur jaune. L'emplacement est barré d'une croix en diagonale par ligne continue de largeur 2u et de couleur jaune. Le marquage est accompagné par l'inscription du mot « LIVRAISON » en jaune le long du marquage T'2.* »

Par ailleurs, ces aires de livraison font l'objet de descriptif et de [recommandations effectuées par le CEREMA](#). Ces recommandations concernent les caractéristiques techniques de ces aires, leur localisation, les dimensions, ceci afin d'effectuer les opérations de livraisons en sécurité.

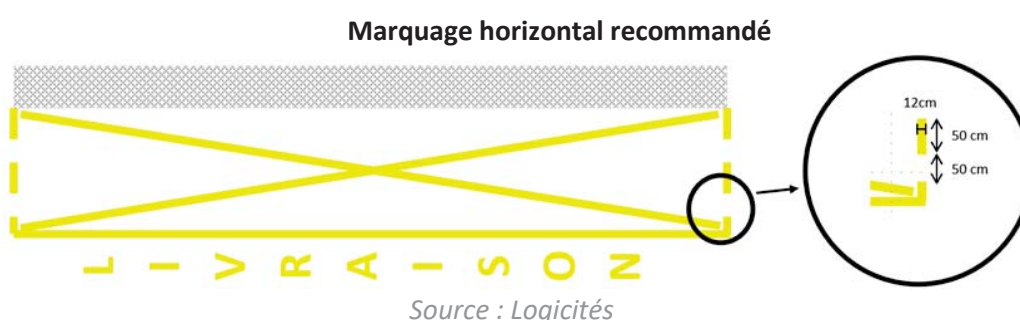
Dimension des aires : le CEREMA préconise des aires entre 12 et 15 mètres de longueur, et 2,50 m de largeur (minimum 2,20m) – la largeur maximale des camions susceptibles de stationner étant de 2,60m. Les places de 15 mètres, soit 3 places de voiture, assurent la sécurité des livreurs manipulant des transpalettes. Cette longueur facilite les opérations de livraison pour les camions avec hayons.

Abaissement des trottoirs : il s'agit de pouvoir manipuler une palette de type Europe : une largeur d'1,4m d'abaissement de trottoir est donc préconisée.

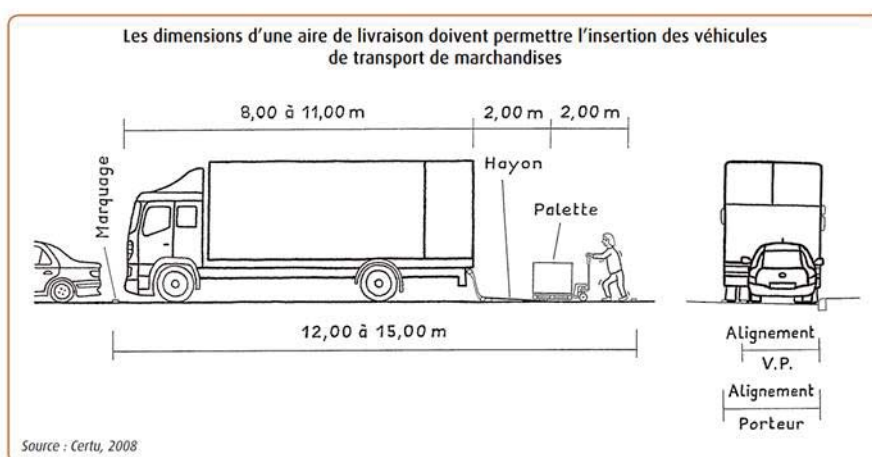
Marquage : un marquage jaune très lisible est recommandé afin de dissuader les véhicules de particuliers d'y stationner.

Localisation / accessibilité : il est préconisé d'aménager les aires :

- En début de tronçon de voirie (dans le sens de la circulation). La proximité d'un passage piéton avec abaissement de trottoir facilite grandement le travail de manutention.
- Après une entrée charretière (dans le sens de la circulation). L'abaissement de trottoir est encore une fois existant mais le véhicule de livraison peut réduire la visibilité du véhicule souhaitant sortir.
- Un positionnement en « Lincoln », en partie sur la rue et en partie sur le trottoir (voir photos) est dans certains cas une bonne solution pour insérer une aire de livraison en laissant un espace libre sur le trottoir et en ne perturbant pas la circulation.



Conditions de déchargement d'un PL sur voirie et dimensions à respecter



Source : CERTU

Positionnement de la place et signalisation verticale



Panneau B6d interdisant arrêt et stationnement + panneau M6F « sauf livraison »



Panneau B6a1 interdisant le stationnement

De préférence faire référence à l'arrêté municipal

Source : CERTU

• Les livraisons en rue piétonne

L'aire piétonne sur une voirie est définie juridiquement. Selon l'Art. R 110-21 du code de la route : « l'aire piétonne est une section ou un ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, sous réserve des dispositions de l'article R. 431-9, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation. »

L'aire piétonne est donc un espace public dont l'usage est dédié aux piétons. Le piéton y est prioritaire sur tous les autres usagers. Dans cette définition, la nécessaire prise en compte des livraisons est explicite. L'article R-411-3 du code de la route stipule que « l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation détermine le périmètre des aires piétonnes et fixe les règles de circulation à l'intérieur de ce périmètre ». Dans la pratique, les aires piétonnes sont organisées par :

- La définition d'un périmètre et un mode bornage de ce périmètre (barrières, signalisation, bornes hydrauliques, chaînes, etc.) ;
- Une mode d'ouverture ou de fermeture de ce bornage (badges, bouton d'appel, personnel physique, etc.) ;

- Des horaires permettant l'accès de certains véhicules (notamment des véhicules de livraison) ;
- Des limites de gabarit des véhicules entrant dans cette zone ;
- Des règles de vitesse à respecter ;
- Parfois, des facilités sont offertes à certains types de véhicules (comme les véhicules électriques).

Les aires piétonnes ne sont pas une spécificité française et ont tendance à s'étendre dans toutes les villes, dans un souci d'apaisement des centres villes, de développement des mobilités douces et de revitalisation urbaine.

Rues piétonnes à Dortmund, Yokohama et Munich



Photos Logicités

La livraison dans les aires piétonnes est d'autant plus importante que ces aires concentrent par nature des activités commerciales et sont donc intenses en livraisons.

7.3. LE CENTRE-VILLE PIETON DE MELUN

Le centre-ville piétonnier de Melun constitue le seul espace piétonnier dans le cadre du périmètre d'étude. Le centre piéton de Melun est constitué de deux parties, de part et d'autre de la rue Saint-Aspais.

La partie Ouest est essentiellement constituée de la rue des Cloches, de la rue du Miroir, de la rue Jacques Amyot, rue au Lin, de la rue du Presbytère. La partie Est est constituée de la rue René Pouteau, d'une partie de la rue Guy Baudoin et d'autres rues adjacentes. Un petit secteur piéton sur l'île Saint-Etienne a récemment été créé.

Ces deux aires piétonnes séparées sont contrôlées par des bornes (3 bornes d'entrée). Les bornes s'abaissent automatiquement avant 11h. Entre 11h et 15h, elles sont remontées. Des badges sont remis aux riverains mais pas aux transporteurs.

Des panneaux situés aux entrées de la zone piétonne mentionnent une interdiction de ces rues aux véhicules PL de plus de 10t et une possibilité de livraison jusqu'à 11h. Les entretiens avec les livreurs et la police municipale font état d'une certaine tolérance au-delà de 11h et d'un respect du tonnage limite pas toujours exact.

Nous notons tout d'abord certains dysfonctionnements dans les affichages, qui peuvent porter à confusion : horaire indiqué à 12h sur certaines bornes et absent de certains panneaux.



Cette heure limite de 11h, assez habituelle pour une aire piétonne, a toutefois comme conséquence que certains véhicules arrivant trop tard stationnent à l'extérieur de l'aire piétonne, donc autour du point de tension de la rue Saint-Aspais et effectuent les livraisons à pied.

SECTEUR MELUN « Côté rue Jacques Amyot et rue au lin, ils montent les bornes à 10h !
Comment je peux faire pour livrer les clients alors qu'ils ouvrent eux-mêmes à 10 h ?
Donc je fais tout à pied et c'est très difficile. »

Même si la remonté de la borne à 10h n'a pas été confirmée, le temps disponible pour livrer les commerçants reste limité. Une des raisons de cette tension est aussi que le centre-ville de Melun reste assez limité en termes de volumétrie pour les transporteurs, qui intègrent ces commerces dans une tournée plus longue. Ainsi, nombre d'entre eux arrivent dans le centre-ville en fin de matinée.

8 ANALYSE DES AIRES DE LIVRAISONS

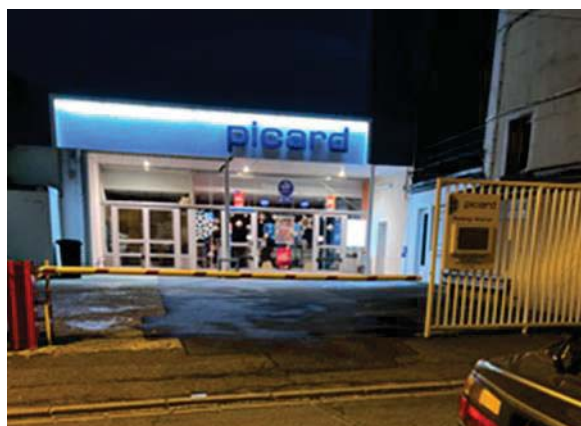
Les périmètres étudiés, du centre-ville de Melun, du centre-ville de Dammarie-les-Lys, de la voie de traversée centrale de Saint-Fargeau-Ponthierry et du parc d'activité de Vaux-le-Pénil offre des situations différentes d'aires de livraison privées.

8.1. LES AIRES DE LIVRAISON PRIVATIVES A MELUN VAL DE SEINE

- **Centre-ville de Melun**

Certains commerces, comme *Picard* au 8 rue Eugène Briaïs, disposent de cours privatives qui ont notamment comme fonction d'accueillir les véhicules de livraison. Mais ces commerces sont assez logiquement en faible nombre dans le cœur de ville.

Aire privative d'un magasin dans le centre-ville de Melun



- **Dammarie-les-Lys**

Certains établissements économiques du centre-ville, comme des artisans, mais aussi des supermarchés, disposent d'aires de livraison privées. C'est par exemple le cas du centre-commercial Intermarché, situé en centre-ville avec le centre administratif.

Aires de livraison privées à Dammarie-les-Lys



- **Saint-Fargeau-Ponthierry**

Le périmètre d'étude, qui comprend la traversée centrale de Saint-Fargeau-Ponthierry et aussi l'avenue Albert Beaufils, allant de la gare à l'avenue de Fontainebleau, est marquée par une densité

commerciale et urbaine moyenne. Certains établissements, toutefois en nombre assez réduit, disposent d'aires de livraison privées. C'est par exemple le cas du Supermarché Auchan, qui dispose d'une aire qui semble assez limitée en dimension. C'est le cas de quelques autres commerces, comme la pharmacie des Bordes.

Aires de livraison privées à Saint-Fargeau-Ponthierry



- **Parc d'activités de Vaux-le-Pénil**

Le parc d'activité de Vaux-le-Pénil répond logiquement à un tout autre mode d'aménagement. Chaque entreprise installée dispose de ses propres installations. L'utilisation de la voie publique pour les manœuvres des véhicules est de ce fait réduite. Les livraisons se déroulent en conséquence essentiellement à l'intérieur des emprises privées des entreprises, donc sous leur responsabilité en ce qui concerne les conditions notamment de sécurité.

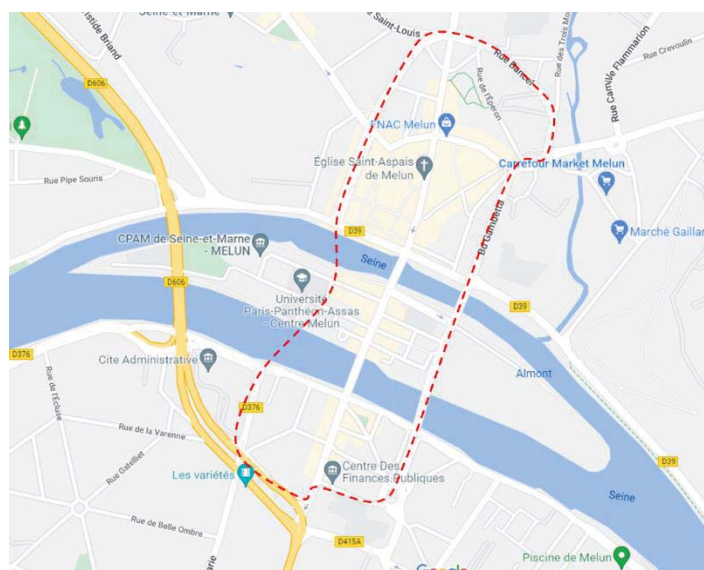
Aires de livraison privées dans la ZAE de Vaux-le-Pénil



8.2. RECENSEMENT ET DIAGNOSTIC DES AIRES DE LIVRAISONS : CENTRE-VILLE DE MELUN

L'annexe à l'arrêté municipal du 25-11-2020 (document MEL_ANNEXE LIVRAISON) liste **71 emplacements de stationnement réservés aux livraisons**. Un audit terrain de ces places a été effectué pour les places intégrées dans le périmètre d'étude tel qu'il a été défini :

Périmètre d'analyse des aires de livraison - centre-ville de Melun



L'observation des aires de livraisons permet d'effectuer les analyses suivantes :

■ Différences entre le physique et l'arrêté municipal :

- Sur le périmètre étudié du centre-ville de Melun, 26 aires de livraison ont été répertoriées dont 25 mentionnées dans l'arrêté municipal.
- 14 places sont mentionnées dans l'arrêté municipal et n'existent pas sur le terrain.
- 1 place supplémentaire a été repérée, ce point visuel ne pouvant pas être exhaustif.

■ Caractéristiques techniques des places :

Longueur	≤7 mètres	Entre 7 et 10 m	Entre 10 et 12 m	>12m
Nombre d'aires	10	5	4	4

La très grande majorité des places analysées ne respecte pas la longueur minimale recommandée par le CEREMA de 12 mètres, nécessaire à permettre le stationnement d'un véhicule Poids-Lourds de type porteur. De nombreuses places sont très courtes, y compris pour certaines d'entre elles pour des véhicules utilitaires légers. Ainsi, plusieurs places de 5,50 m de longueur ont été visualisées. Ces places sont en tout état de cause trop petites pour de nombreux types de véhicules en livraison urbaine.

■ Marquage et signalisation des places :

La plupart des places disposent d'un panneau explicite mentionnant l'horaire limite de 11h et la durée maximale de 20 minutes.

Le marquage des places est très hétérogène. Il est souvent effacé. **Aucune aire de livraison ne dispose de la mention livraison au sol.** Un marquage visible et la mention « livraison » sur les places constituent des éléments qui permettent de limiter l'utilisation inappropriée des places, notamment le squattage des places par les voitures.

■ Utilisation des places :

De façon générale, de très nombreuses places, comme les photos réalisées permettent de le constater, sont utilisées de façon inappropriée par des voitures. Un échange sur le terrain avec la police municipale verbalisant une voiture sur une aire de livraison a permis de confirmer ce point. Il faut ici noter le montant assez faible de contravention lors d'une utilisation inappropriée d'une aire de livraison, qui n'est que de 35 €.

Cette utilisation inappropriée des aires de livraison est confirmée par les livreurs interrogés et par la police municipale, pourtant très active.

Un livreur rue Saint-Aspais mentionnait par exemple « *le stationnement est très difficile car il n'y a pas de places de livraison.* » Le camion était stationné de façon illicite dans la continuité d'une aire de livraison squattée par une voiture. « *Là j'ai eu beaucoup de chances mais je fais parfois 3 fois le tour, c'est l'horreur. Il faut verbaliser !* ».

Verbalisation d'une voiture stationnée sur une aire de livraison Place Saint Jean



■ Pertinence des places :

Même si l'avis donné après visite de l'environnement physique des places reste subjectif, nous estimons que **11 places sur les 26 ne sont pas ou peu pertinentes** a priori. Afin de vérifier ce point et éventuellement procéder à une suppression ou repositionnement de ces places, il convient de faire des vérifications plus précises sur le terrain et d'échanger avec les commerces à proximité.

Le tableau ci-dessous présente les analyses précises de chaque aire de stationnement analysées dans le périmètre d'étude. Ces aires ont toutes été photographiées en respectant la numérotation du tableau. Nota : par souci de conformité des documents, le présent état respecte la numérotation prévue dans l'annexe à l'arrêté.

N°	Adresse	Nb	Dimension	Conforme Cerema ?	Panonceau	Marquage	Abaissement de trottoir	Pertinence
3	19 rue Guy Baudoin	1	5m x 2m	Non	Oui	Oui mais pas marqué livraison	Non	Bien placé mais inutilisable car beaucoup trop courte. A supprimer ou relocaliser car la place ne peut pas être agrandie.
7	8 rue Eugène Briaïs	1	6,5m x 2m	Non	Oui	Oui mais pas marqué livraison	Non	En face de Picard, mais trop courte pour des camions. Place utilisée par des voitures.
8	15 rue Carnot	0	Aucune place à cette adresse					
9	19 rue Carnot	1	10m x 2m	Non	Oui	NSP car place en travaux	Non	Place en travaux
10	30 Bd Chamblain	0	Ancienne place en face d'une boulangerie, devenue arrêt minute					
11	2 Bd Henri Chapu	1	?	Non	Oui	Effacé	Non	Proche de 2 restaurants mais trop courte
13	23 rue Paul Doumer	1	12,5m x 2,1m	Oui en longueur	Oui	Effacé et pas marqué livraison	Oui	Oui, à côté du Maxi Bazar (qui doit cependant déménager à Carré Sénart) et autres commerces
14	8 rue Duguesclin	1	11,5m x 2m	Non	Oui	Effacé et pas marqué livraison	Non	dans une rue perpendiculaire à la rue Général de Gaulle, peu passante, loin des commerces
20	2 rue des Fossés	1	12m x 2m	Oui en longueur	Oui mais 1 panneau pour les 2 places	Effacé et pas marqué livraison	Non	En face d'une auto-école et d'un parking. Peu de commerces. Place squattée par l'auto-école. Présence d'une autre place de livraison place de la Porte de Paris et boulevard Victor Hugo...
21	4 rue des Fossés	1	12m x 2m	Oui en longueur	Oui mais 1 panneau pour les 2 places	Effacé et pas marqué livraison	Non	Idem. Nota : 2 places dans l'arrêt et dans la réalité 1 seule place
26	28 Bd Gambetta	1	8,5m x 1,9m	Non	Oui mais 1 panneau pour les 2 places	Effacé et pas marqué livraison	Non	A côté agence d'assurance et agence de voyage, pas vraiment de livraisons. Les places sont squattées
27	30 Bd Gambetta	1	10,5 x 1,9m	Non	Oui mais 1 panneau	Effacé et pas	Non	A côté agence d'assurance et agence de voyage, pas vraiment de

N°	Adresse	Nb	Dimension	Conforme Cerema ?	Panonceau	Marquage	Abaissement de trottoir	Pertinence
					pour les 2 places	marqué livraison		livraisons. Les places sont squattées
28	26 rue du Gal de Gaulle	0	Aucune place à cette adresse					
29	27-29 rue du Gal de Gaulle	0	Aucune place à cette adresse					
31	1 Bd Charles Gay	1	6m x 2m	Non	Oui	Effacé et pas marqué livraison	Non	Proche d'un bar tabac. Autre aire en face rue St Ambroise
32	4bis rue du Grand Clos	0	Aucune place à cette adresse					
37	3 Bd Victor Hugo	1	5,5m x 1,9m	Non	Oui	Effacé et pas marqué livraison	Non	Peu de commerces à proximité, près du journal République Seine-et-Marne
38	8 Bd Victor Hugo	1	5,5m x 1,9m	Non	Pas mentionné d'horaire et panneau endommagé	Effacé et pas marqué livraison	Non	Place peu utile, à côté d'un agent d'assurance
39	9 Bd Victor Hugo	1	5,5m x 1,9m	Non	Oui	Effacé et pas marqué livraison	Non	Place peu utile, peu de commerces à proximité et place trop petite
40	32 Bd Victor Hugo	1	5,5m x 1,9m	Non	Oui	Effacé et pas marqué livraison	Non	devant le Greta (vérifier avec eux la pertinence) mais a priori place mal positionnée
49	1 Place de la Porte de Paris	1	8m x 2m	Non	Non pas de panneau livraison mais arrêt minute cœur de ville	Effacé	Oui	Proche d'une boulangerie, assurance, coiffeur
50	7bis Place Praslin	0	Aucune place à cette adresse					
52	2 rue de la Rochette	0	Aucune place à cette adresse					
53	2bis rue de la Rochette	0	Aucune place à cette adresse					
54	9bis rue de la Rochette	1	12m x 2,6m	Non car marche pour arriver à la place	Oui	Oui mais pas marqué livraison	Oui	Devant un supermarché, place squattée durant la visite et véhicule en double-file
55	2 quai H. Rossignol	1	8m x 2m	Non	Oui	Effacé et pas		En face d'un restaurant

N°	Adresse	Nb	Dimension	Conforme Cerema ?	Panonceau	Marquage	Abaissement de trottoir	Pertinence
						marqué livraison		
56	Quai H. Rossignol face rue du Grand Clos	0	Aucune place à cette adresse					
57	20-22 rue St Ambroise	1		Non	Oui mais dégradé	effacé	Non	Proche d'un restaurant et d'un bar
58	39 rue St Ambroise	0	Aucune place à cette adresse					
59	14 rue St Aspais	1	8,8m x 2m	Non	Oui	Effacé et pas marqué livraison	Oui	Oui, commerces à proximité, pharmacie, place souvent squattée, obstacles-potelets gênants
60	15-17 rue St Aspais	1	11,5m x 2,4m	Non	Oui	Effacé et pas marqué livraison		Zone très dense en commerces, place très utile et souvent squattée. Rue avec très fort passage. Nota : 2 places dans l'arrêté et dans la réalité 1 seule place
62	30 rue St Aspais	1	6,7m x 2m	Non	Oui	Effacé et pas marqué livraison	Non	oui en face de nombreuses boutiques (Okaidi, Promod, Mercerie...). 1 place suivie de 2 places arrêts minutes
64	10 rue Etienne	1	8m x 1,90m	Non	Oui	Effacé et pas marqué livraison	Non	En face d'une agence d'assurance. Une piste cyclable a été créée entre le trottoir et l'aire de livraison
65	22 rue Etienne	0	Aucune place à cette adresse					
66	24 rue Etienne	0	Aucune place à cette adresse					
67	Place St Jean	1	13,7m x 2,1x	Oui en longueur	Oui	Oui mais pas marqué livraison	Non	Oui, à côté d'une importante brasserie et autres commerces.
68	7 Place St Michel	1	6,8m x 2m	Non	Oui mais en mauvais état	Oui mais pas marqué livraison	Non	Oui, en face d'un fleuriste, le Forum
	14 rue de la Rochette		5,5m x 2m	Non	Oui	Effacé et pas marqué livraison		Place non mentionnée dans l'arrêté – devant un restaurant mais trop courte pour les livraisons





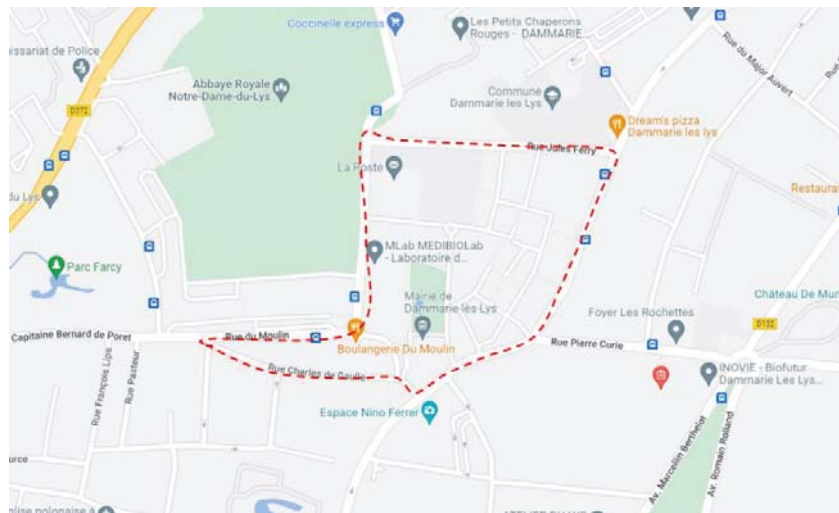
8.3. RECENSEMENT ET DIAGNOSTIC DES AIRES DE LIVRAISONS : CENTRE-VILLE DE DAMMARRIE-LES-LYS

Peu d'aire de livraison dans le périmètre défini (légèrement élargi) : seulement 3 aires spécifiques livraisons :

- Dont 2 font l'objet d'un arrêté récent du 13 février 2019 ;
- Une aire a été repérée sur le terrain (en face de l'espace Nino Ferrer) et n'est pas répertorié dans l'arrêté relatif aux aires de livraisons de Dammarie-les-Lys.

La réglementation du stationnement en centre-ville de Dammarie-les-Lys indique un fonctionnement **général en zone bleue**, avec une durée de stationnement limitée à 15 minutes ou 2 heures. Pour rappel, la zone bleue permet d'optimiser l'usage des places de stationnement pour les commerces en limitant les voitures ventouses et en permettant une rotation des véhicules. La zone bleue est souvent favorisée par les municipalités car moins couteuse à mettre en place qu'un système d'horodateurs pour le stationnement payant.

Périmètre étudié du centre de Dammarie-les-Lys



- **Caractéristique techniques de ces aires :**

- **Étroitesse des aires** : Entre 2 à 1,8 m et 1 à 2,10. Le CEREMA préconise 2,20 m au minimum.
- **Absence de mention « livraison » au sol**. Les deux aires indiquées dans l'arrêté municipal sont dotées d'un panneau de signalisation.
- Non-conformité des aires selon les normes du CEREMA.
 - Pertinence et usage de ces aires : **2 aires à usage exclusif d'un seul commerçant ou artisan** (un fleuriste et un plombier). L'aire de livraison située près de l'espace Nino Ferrer est bien localisée (plusieurs commerces proches).
 - **Nombreuses places à l'usage mal défini** (marquage au sol zone bleue + croix jaune livraison), pouvant être compris comme **des arrêts minutes**. Certains panneaux pour certaines places indiquent une durée limitée de la place à 15 minutes. **De ce fait, la lisibilité de la réglementation est à améliorer.**

- Un nombre assez important de **places dédiées au transport de fond**. A noter : la numérisation grandissante des paiements (les cartes de crédit voient leur utilisation augmenter) a pour conséquence la baisse importante du nombre de transport de fonds vers les DAB des banques. Ces places transport de fonds sont de moins en moins utilisées. Néanmoins, elles restent pertinentes et doivent être à proximité immédiate de la banque, du fait de la valeur très importante de la marchandise transportée.

Aires de livraisons de Dammarie-les-Lys

(432 av. du Maréchal Foch ;

35 rue Pierre Curie ;

2 avenue Henri Barbusse (non-recensée par arrêté)



Dammarie-les-Lys, signalisation stationnement en zone bleue



Dammarie-les-Lys, aires de livraisons marquées « arrêt minute »

(75 rue Jean-Philippe Rameau ;

12 rue Charles de Gaulle)



Plusieurs places dédiées transport de fond



Le projet de renouvellement urbain Dammarie Cœur de ville de 2023 vise à la « requalification de son centre-ville historique afin de favoriser la vie économique locale, améliorer le cadre de vie, harmoniser son espace public et s'ouvrir vers le cœur de l'agglomération » (source : commune de Dammarie-Les-Lys). L'aire de livraison de la place Paul Bert pourrait être supprimée ; elle compte 2 places, est bien localisée, bien signalée et très utilisée, notamment par la pharmacie du centre qui est proche (qui génère à elle seule entre 5 et 10 livraisons par jour).

8.4. RECENSEMENT ET DIAGNOSTIC DES AIRES DE LIVRAISONS : CENTRE-VILLE DE SAINT-FARGEAU-PONTHIERRY

Le secteur dense en commerces comprend, l'avenue Albert Beaufils et l'avenue de Fontainebleau (RD607).

Il n'y a aucune aire de livraison sur ce secteur. Pourtant, le besoin semble nécessaire, notamment aux abords de la gare (plusieurs commerces assez denses en livraison) et peut-être sur l'avenue de Fontainebleau aux abords de l'entrée du supermarché Auchan (commerces environnants).

Le centre-ville est en zone bleue. De multiples emplacements de stationnement sont marqués d'une croix jaune au sol, mais ne sont pas des aires dédiées aux livraisons.

Le centre-ville de St Fargeau est interdit au 3,5 t, sauf livraisons et services municipaux. C'est notamment le cas de l'avenue Albert Beaufils. Nombreuses aires le long de l'avenue de Fontainebleau (RD607). Ces emplacements signalent une interdiction de stationnement en sorties de parking, ou sorties de cours, ou sorties de rue ou voie privée.

Stationnement illicite observé rue Albert Beaufils et av de Fontainebleau, Saint-Fargeau-Ponthierry



9 PRATIQUES DE LOGISTIQUE URBAINE ET DE LIVRAISONS

9.1. L'E-COMMERCE ET L'EQUIPEMENT DU TERRITOIRE EN POINTS RELAIS

9.1.1. L'E-COMMERCE ET SON IMPACT SUR LE TERRITOIRE

L'e-commerce n'est pas en soi une pratique totalement nouvelle. Cette forme de commerce prend la suite de la Vente Par Correspondance, qui captait avant l'avènement de l'e-commerce près de 3% de la consommation hors produits alimentaires. Mais sa croissance continue au rythme de plus de 10% par an pendant une décennie interpelle. En 2020, la croissance du e-commerce (produits physiques) a été de 32% et de 7% en 2021. L'année 2022 a connu un repli exceptionnel de 7% sur les produits (donc le nombre de colis). Ce repli est considéré comme conjoncturel, dû à la crise économique mais aussi à la très forte croissance connue depuis des années, notamment 2020. La tendance sur le moyen et le long terme est toujours à une augmentation progressive de la part de marché de ce type de commerce.

Captant aujourd'hui 14,1% de la consommation, l'e-commerce affiche de nombreuses pratiques différentes dont certaines impactent directement la ville. C'est par exemple le cas des **livraisons instantanées** qui, du fait de la rapidité requise, ne tolèrent aucune forme de consolidation. Ces livraisons se développent dans le secteur de la restauration, mais aussi dans celui des achats quotidiens des ménages. Elles transforment les flux de livraison mais aussi le commerce, en apportant de nouveaux usages très critiqués par de nombreux maires, les *dark stores* et *dark kitchens*.

Mais l'e-commerce se traduit majoritairement par des envois de colis de relative faible valeur unitaire (environ 65 €) aux particuliers. Sur un plan logistique, l'e-commerce remplace l'expédition de produits assez bien consolidés aux magasins. Les palettes et gros colis livrés aux magasins sont remplacés par des petits colis individuels pas toujours bien optimisés.

Les conséquences économiques sur le commerce physique sont multiples et pas toujours négatives : concurrence directe mais aussi formidable opportunité pour les commerçants de devenir eux-mêmes e-marchands et d'étendre ainsi leur zone de chalandise.

Sur le plan environnemental, le sujet est complexe, dépendant du lieu d'habitat du consommateur et de sa mobilité personnelle pour effectuer ses achats. Nous notons toutefois des conséquences directes sur les centres-villes :

- Occupation de l'espace public pour la circulation de véhicules de livraison de colis et le stationnement, très souvent en double-file du fait de l'intensité de livraison quotidienne (un véhicule livre 80 à 100 colis par jour) ;
- Emissions de GES, pollution locale, bruit ;
- Augmentation du volume transporté du fait du phénomène de foisonnement (vide dans les colis) ;
- Double présentation lors de l'absence du destinataire ;
- Augmentation des taux de retours, notamment dans le secteur de l'habillement et de la chaussure, beaucoup plus importants que dans le commerce physique, parfois provoqués par les e-marchands avec des pratiques commerciales incitatives (essayage à domicile par exemple) ;
- Augmentation des envois de colis par les particuliers qui deviennent eux-mêmes vendeurs (le

phénomène le plus connu est celui de *Vinted*).

Sur le plan social, les conséquences peuvent être significatives. C'est par exemple le cas des pratiques e-commerce liées aux plateformes de livraison de repas et de courses alimentaires, mais aussi au développement de la livraison collaborative, qui transforme les particuliers en « transporteurs » (exemple plateformes *Shopopop* ou *Yper*).

Si l'on considère, ce chiffre restant estimatif, que l'e-commerce génère 1,3 milliard de colis / an en France, cela se traduit, pour le territoire de la CAMVS, par environ 2,56 millions de colis livrés annuellement. Ce sont ainsi, environ **10 000 colis qui sont livrés quotidiennement directement aux consommateurs** (250 jours / an).

Ces colis sont livrés de plusieurs façons. La majorité des colis (environ 80%) sont livrés à domicile, essentiellement par les réseaux de Colissimo (La Poste), les entités du groupe La Poste (Chronopost et DPD), les expressistes (DHL express, UPS, Colis Privé, GLS, Fedex, etc.) et Amazon (via son propre réseau de transport). Les produits encombrants (mobilier, électroménager, etc.) sont livrés via des réseaux spécifiques ou des messagers. Un véhicule de livraison e-commerce livre en général entre 60 et 100 particuliers par jour. En prenant 60 livraisons par jour par véhicule, ce sont ainsi l'équivalent de 133 véhicules de livraison qui interviennent quotidiennement sur le territoire et vont donc s'arrêter 8 000 fois par jour afin d'effectuer ces opérations. Ces chiffres ne prennent pas en compte les doubles présentations (en cas d'absence du destinataire). L'impact sur l'occupation de la voirie et la circulation est donc réel.

Une meilleure consolidation des flux est alors une nécessité afin de limiter les effets de cette évolution de la consommation sur le territoire. Les formes les plus habituelles de consolidation sont les points relais et les consignes de retrait de colis. Le click & collect, très fréquemment pratiqué, constitue aussi une forme de consolidation.

9.1.2. L'EQUIPEMENT DU TERRITOIRE DE LA CAMVS EN POINTS RELAIS ET CONSIGNES DE RETRAIT

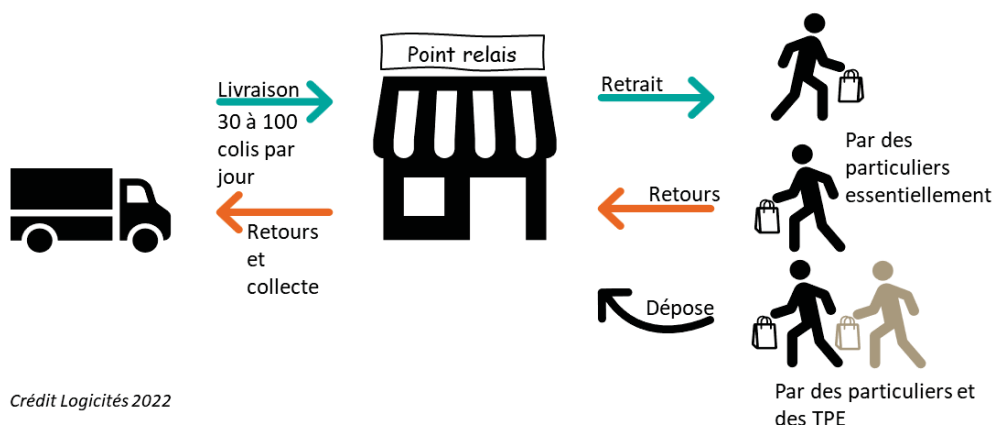
Un point relais, en général dans un commerce physique, assure plusieurs fonctions :

- Une **fonction de retrait de colis** par un particulier (ou une TPE), correspondant à une commande sur un site e-commerce ;
- Une **fonction de gestion des retours** e-commerce des particulier (ou retour de box) ;
- Une **fonction d'envoi** de colis par des particuliers ou des TPE. Les colis sont affranchis à partir d'internet et le colis déposé dans un point relais.

Une des particularités du point relais est son *optimisation*. Le même véhicule va être utilisé pour déposer les colis et pour collecter les retours en envois. Il s'agit donc d'une chaîne pertinente sur le plan environnemental. Les particuliers viennent surtout en voiture individuelle pour collecter ou déposer des colis dans un point relais mais ces trajets s'effectuent souvent dans le cadre d'une chaîne de déplacements, donc sans trop de kilomètres supplémentaires.

Les points relais, souvent associés au colis peut être décliné en point de retrait de produits en circuits courts, mais aussi en drives (auto, piéton et fermier).

Schéma de fonctionnement d'un point relais



Crédit Logicités 2022

Plusieurs réseaux principaux sont proposés aux e-marchands et en conséquence aux consommateurs. Il s'agit d'abord des 4 réseaux historiques de points relais : Mondial Relay, Relais Colis, Pickup (groupe La Poste) et UPS access point. A noter que Mondial Relay, récemment acquis par le groupe Inpost, a développé en complément un maillage de consignes de retrait. Pickup a également complété son réseau de points relais par des consignes, souvent localisées près des gares. Amazon a créé son propre réseau de consignes, les Amazon Lockers, déployé sur tout le territoire. Un réseau récent, Colis Privé Store, complète l'équipement du territoire.

Ces réseaux majeurs, déployés au plan national sont complétés par plusieurs autres réseaux : des réseaux pour les produits encombrants (comme Smile Pickup ou Agrikolis qui propose d'utiliser les fermes comme points relais), les drives de la grande distribution (qui sont en quelque sorte des points relais spécialisés), des drives piéton (là aussi gérés par la grande distribution), des drives fermiers ou consignes de retrait de circuits courts alimentaires.

111 points relais ont été comptabilisés sur le territoire de la CAMVS, associés aux 6 réseaux mentionnés. Certains points étant multi-enseignes, ces 111 points correspondent à 100 adresses géographiques différentes.

Ce maillage du territoire correspond ainsi à **1 points relais pour 1 187 habitants**. A titre de comparaison :

- Thonon agglo : 1 point relais pour 2 070 habitants
- Ville de Chartres : 1 point relais pour 1 100 habitants
- Lorient agglomération : 1 point relais pour 1 590 habitants
- Grand Châtellerauld : 1 point relais pour 1 706 habitants

Cette comparaison montre que le territoire est **assez dense en équipement de points relais**, en tout cas plus que la moyenne des agglomérations mentionnées.

Si on considère que ces 100 adresses différentes de points relais captent 20% des 2,56 millions de colis sur le territoire, cela correspond ainsi, sur 250 jours par an, à **20,5 colis par point relais par jour**, ce qui semble relativement faible. Ce réseau a donc la capacité de capter un nombre de colis plus important. Il faut ajouter à ce chiffre les colis envoyés ou retournés, qui sont en général en nombre moindre.

Ces 100 points relais sont répartis en fonction de la typologie de la façon suivante :

- Commerces : 85
- Particuliers 3 (UPS Access Point a certains points relais chez des particuliers)
- Consignes de retrait : 9
- Divers (office du tourisme, hôtel, poste) : 3

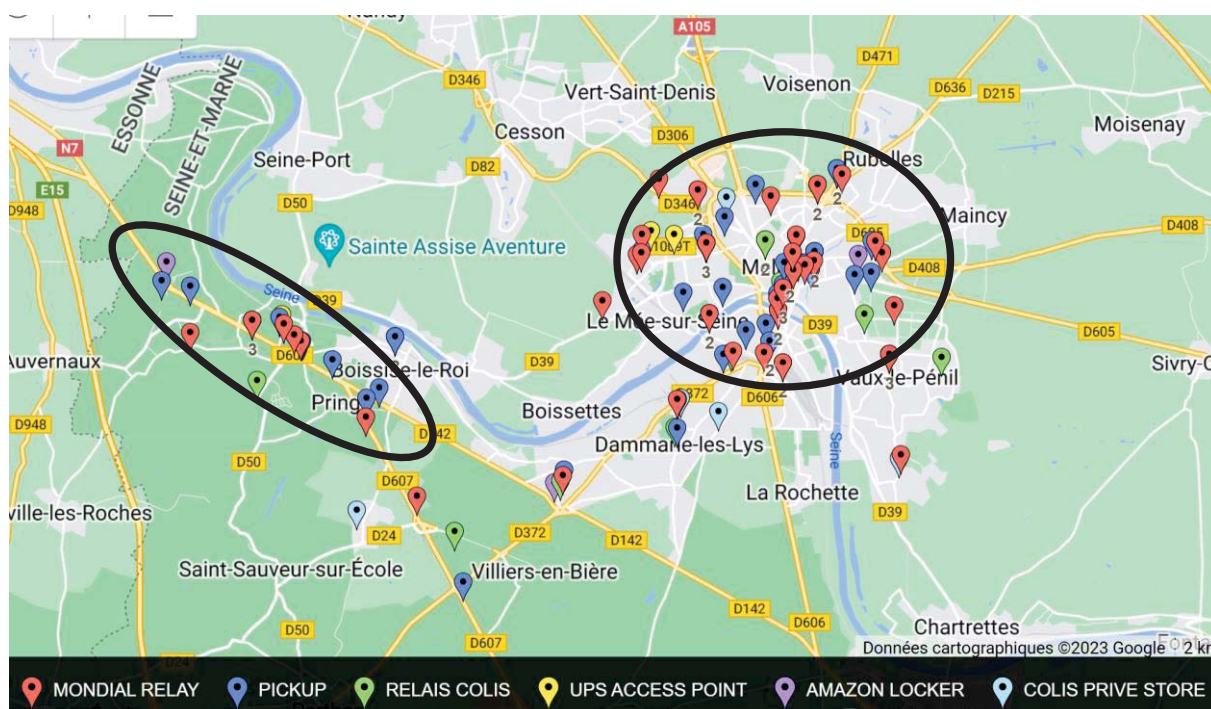
Assez logiquement, **la répartition de ces points montre une concentration à Melun et les communes environnantes ainsi que le long de la D142.**

Situation des points relais par communes

Melun	35
Le Mée-sur-Seine	15
Dammare-les-Lys	13
Saint-Fargeau-Ponthierry	11
Vaux-le-Penil	8
Pringy	6
Boissise-le-Roi	3
Rubelles	3
Autres communes	6

Nota : les points multi-enseignes ne sont comptabilisés qu'une seule fois

Carte des points relais de la CAMVS



Logicités à partir de Batchgeo

La répartition par réseau est la suivante (en intégrant les points multi-enseignes) :

Ville	Mondial Relay	Pickup	Relais Colis	UPS	Amazon locker	Colis Privé
Melun	12	14	5	4	2	2
Le Mée-sur-Seine	6	4	2	3	1	1
Dammarié-les-Lys	4	3	3	1	1	3
Saint-Fargeau-Ponthierry	4	4	2	1	1	
Vaux-le-Pénil	3	2	2			1
Pringy	2	4				
Autres communes	5	3	4			2
Total	36	34	18	9	5	9

Elle permet de noter une forte densité d'implantation des réseaux Mondial Relay et Pickup. Les autres réseaux sont moins densément implantés. Certains sous-équipements sont ainsi notés :

- Le réseau Pickup, sous-équipé à Dammarié-les-Lys et suréquipé à Pringy ;
- Le réseau UPS Access Point est assez peu structuré sur le territoire, comme, dans une moindre mesure, le réseau Relais Colis.

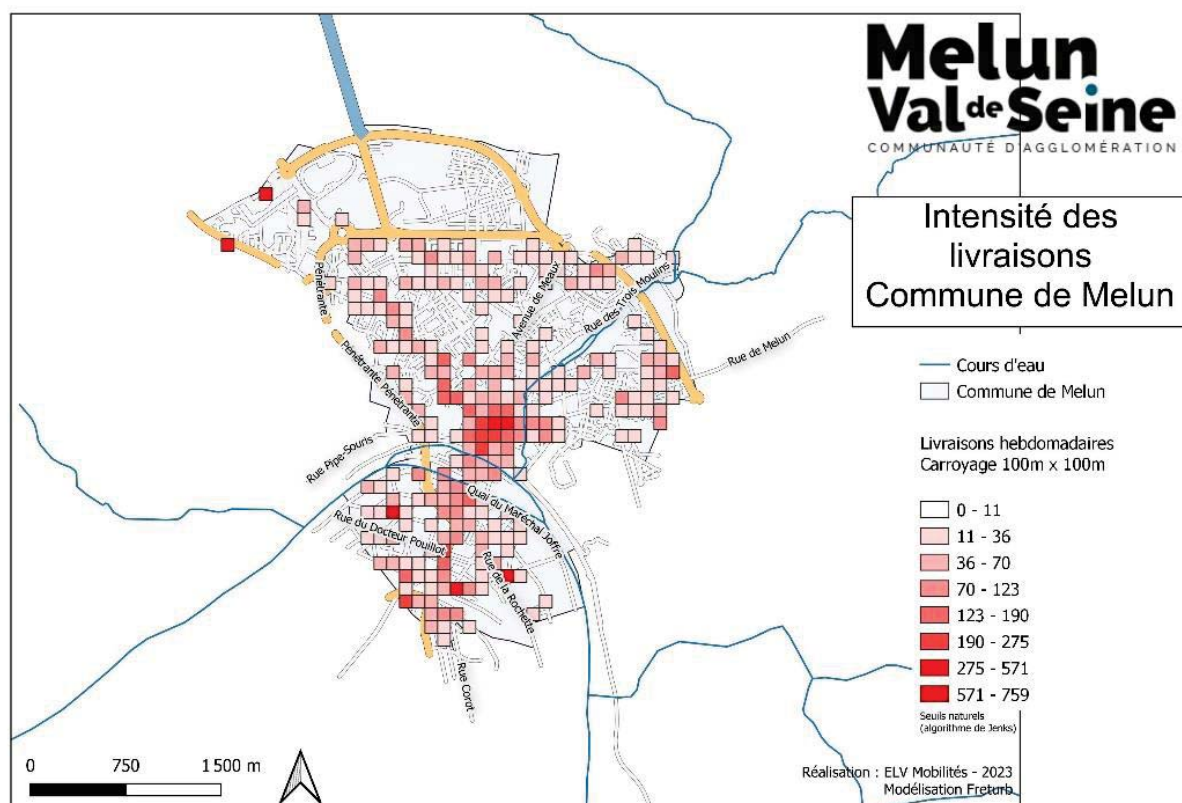
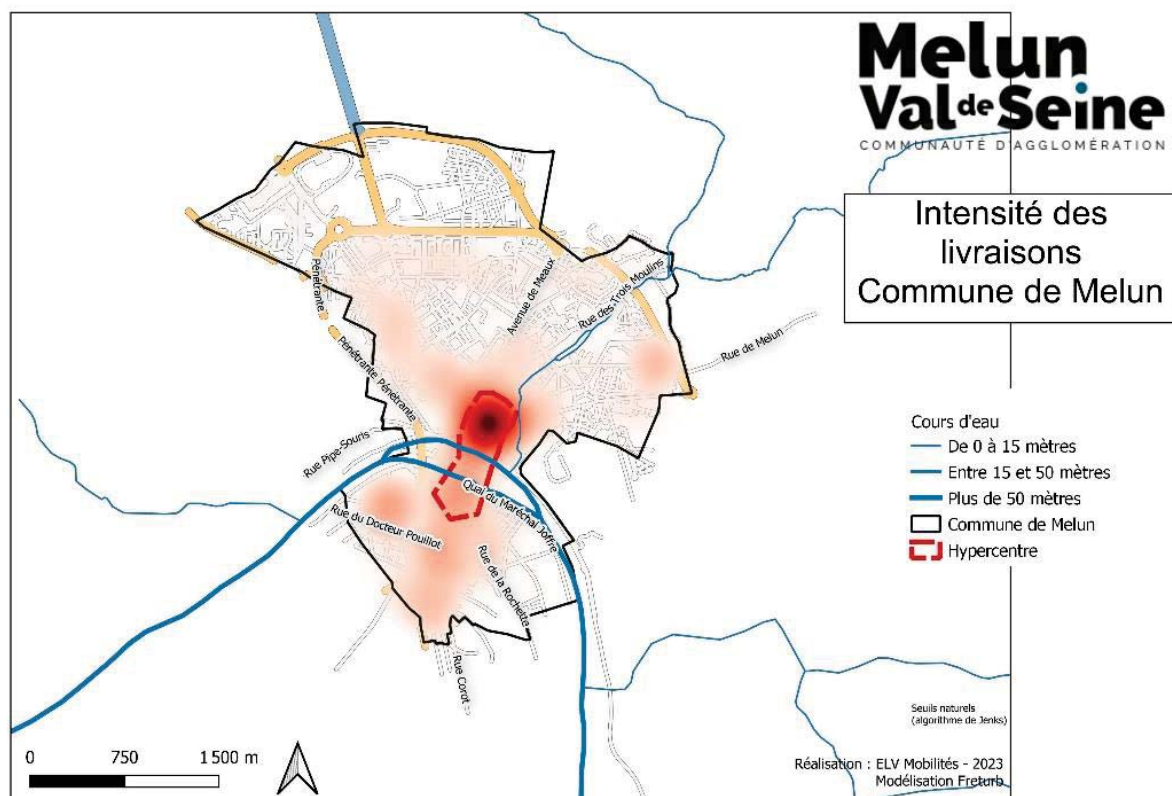
9.2. OBSERVATIONS DES PRATIQUES DE LIVRAISONS

9.2.1. LES FLUX DE LIVRAISONS DANS LES TROIS VILLES D'ETUDES DE MELUN, DAMMARIÉ-LES-LYS, ET SAINT-FARGEAU-PONTHIERRY

■ Le centre-ville de Melun

16 400 livraisons sont réalisées chaque semaine sur la commune de Melun (soit 3 100 livraisons par jour) par et pour les 4830 établissements de la commune. Ce qui représente environ 330 livraisons par km².

L'hypercentre est principalement concerné par le besoin de livraisons quotidiennes. Il est composé d'activités plurielles qui complexifient les façons d'approvisionner. On note une dispersion du besoin de livraisons sur l'ensemble de l'agglomération avec une composante centripète (intensité vers le centre de la commune).



Le centre-ville de Melun concentre ainsi les flux de livraisons et subit de nombreuses externalités négatives liées aux activités de livraisons et pratiques logistiques :

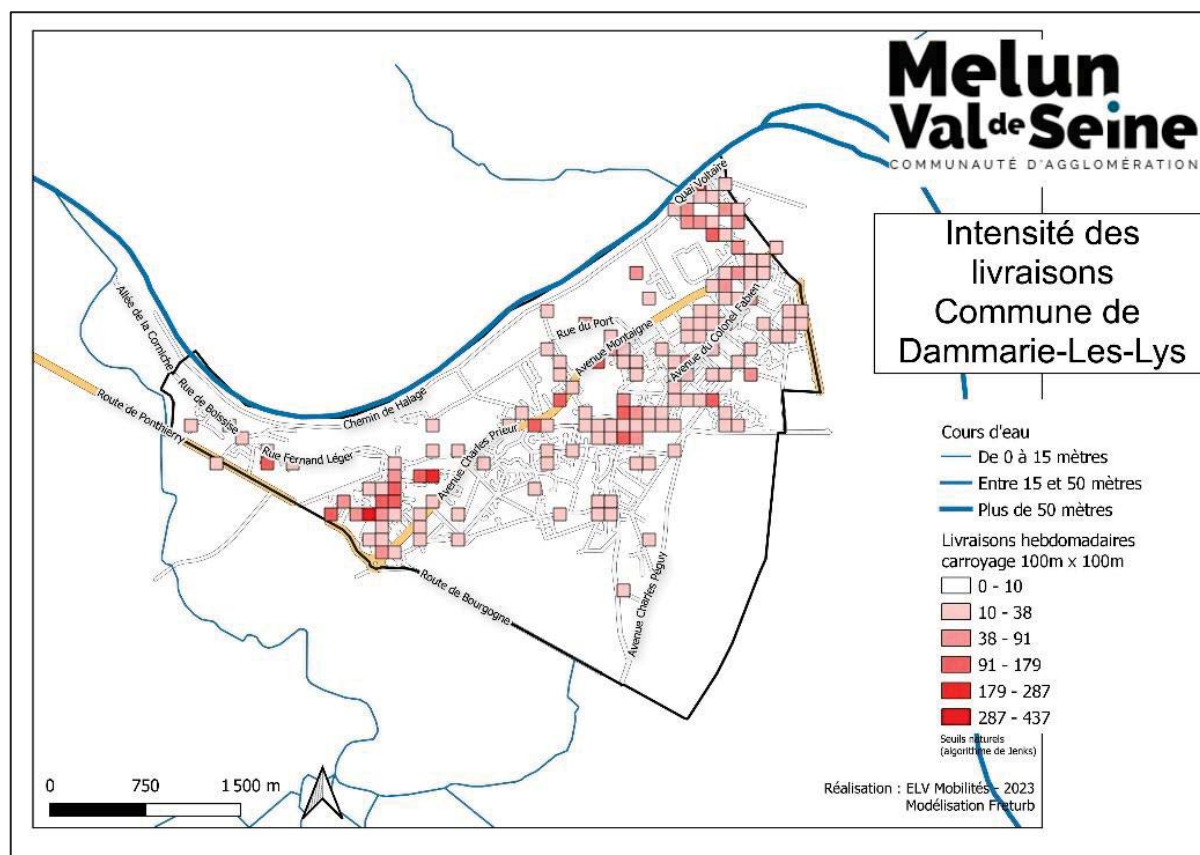
- **Aires de livraisons** : beaucoup sont occupées par des véhicules stationnés de façon inappropriée. Les problèmes de stationnement anarchiques de véhicules légers sont visibles en centre-ville (exemple : devant la *FNAC*) : stationnement sur les trottoirs, en zone bleue, voire arrêt sur la voirie même.

Ce n'est pas forcément un manque d'aires de livraisons car il y a beaucoup d'aires de livraisons dans le centre-ville. Le problème est la gestion des aires de livraisons : on observe de nombreux stationnements de véhicules légers inappropriés sur aires de livraisons les rendant non disponibles pour leur usage.

- **Horaires de livraisons** : l'arrêté municipal sur les horaires de livraisons n'est pas assez respecté. De nombreuses livraisons ont lieu après 11h. La rue Saint Aspais est encore très congestionnée malgré la stratégie mi-piéton / mi-circulant. Les horaires de livraisons (8h à 11h) correspondent aux heures de pointe et pics de circulation.
- **Transit** : de nombreux Poids-Lourds traversent Melun, notamment sur l'avenue Thiers. Cette question est un enjeu fort pour pacifier le cadre de vie. Le centre-ville est moins impacté par le transit.

■ Le secteur de Dammarie-les-Lys

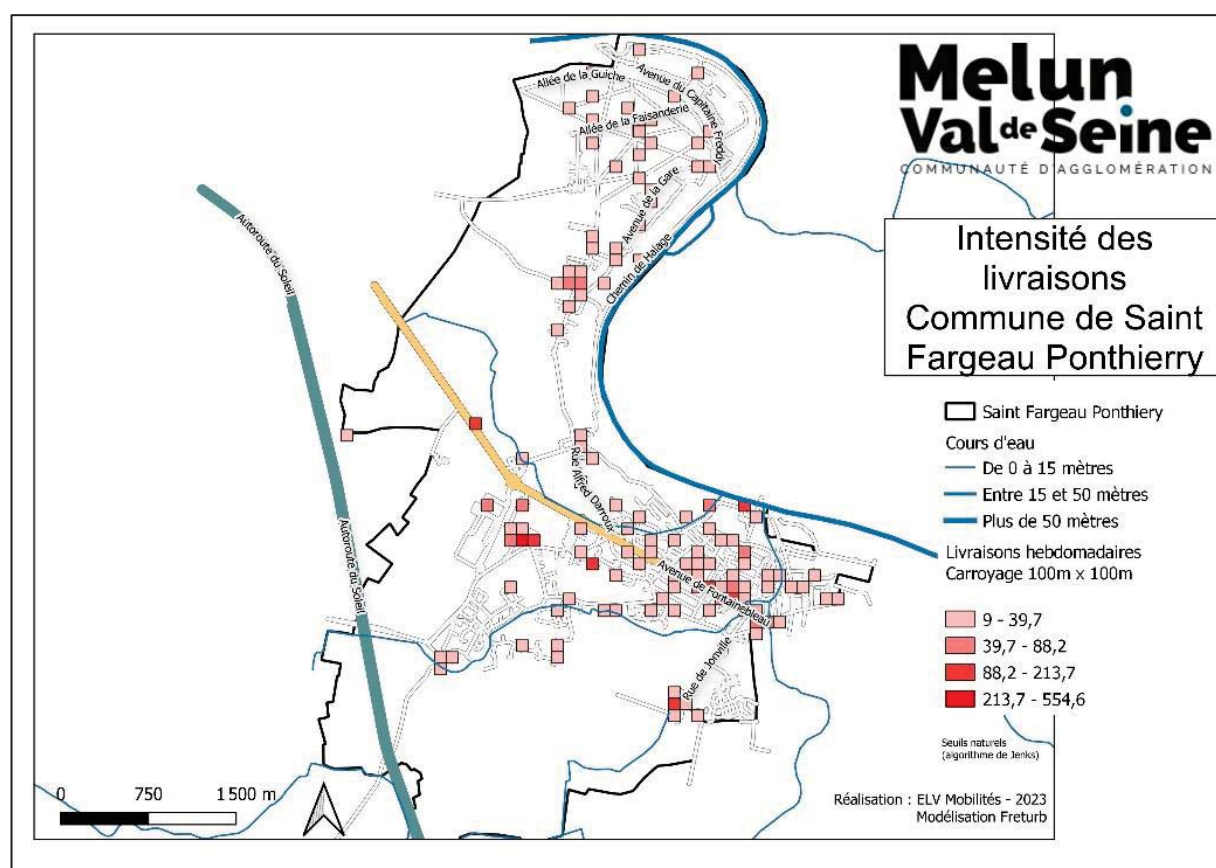
7 000 livraisons sont réalisées chaque semaine sur la commune de Dammarie-Les-Lys (soit 1 300 livraisons par jour) par et pour les 1 800 établissements de la commune. Ce qui représente environ 230 livraisons par km². L'hypercentre est très concerné par le besoin de livraison et on trouve également une dispersion du besoin localisé sur l'axe principal.



- **Saint-Fargeau-Ponthierry**

4 850 livraisons sont réalisées chaque semaine sur la commune de Saint-Fargeau-Ponthierry (soit 915 livraisons par jour) par et pour les 1 440 établissements de la commune. Ce qui représente environ 80 livraisons par km².

Le besoin est dispersé sur l'ensemble de la commune pour ce qui est de besoins d'approvisionnement spécifiques à la commune.



9.2.2. LES OBSERVATIONS DES PRATIQUES LOGISTIQUES DES COMMERÇANTS ET DES CHAUFFEURS-LIVREURS

Lors de nos investigations de terrain au sein des 3 périmètres d'études de Melun Centre-ville, Dammarie-les-Lys et de Saint-Fargeau-Ponthierry, nous avons pu interroger un certain nombre d'acteurs logistiques :

- **16 commerçants**, dont 7 à Saint-Fargeau-Ponthierry, 5 à Dammarie-les-Lys et 4 au centre-ville de Melun ;
- **15 chauffeurs-livreurs**, dont 13 à Melun, 1 à Dammarie-les-Lys et 1 à Saint-Fargeau-Ponthierry.

Le nombre d'entretiens réalisés n'a pas pour objectif de constituer un échantillonnage représentatif mais de donner des tendances qui servent à une confrontation avec les visualisations sur le terrain, les données issues des entretiens qualitatifs et la modélisation.

Les interviews, dites « à la volée », sont de l'ordre de 5 à 15 minutes. Les guides présentant les questions posées sont situées en **Annexe 1** de ce présent rapport.

■ Les types de véhicules utilisés pour les livraisons

Selon les observations, Les livraisons sont assurées pour 24 réponses sur 31 (77%) par des VUL, c'est-à-dire des véhicules au maximum à 3,5 t de PTAC. 2 commerces sont approvisionnés par plusieurs types de véhicules : 1 par un VUL et par un porteur, 1 par un VUL et par un PL.

La modélisation des livraisons sur l'ensemble de l'agglomération indique un total de 66% des livraisons assurées par des VUL.

Les véhicules de moins de 3,5 t sont plus adaptés à la physionomie des centres-villes et à l'activité qui est pratiquée. Ils présentent néanmoins l'inconvénient d'être plus nombreux car leurs capacités d'emport est inférieure à des camions porteurs.

■ Age et motorisation des véhicules

Tous les chauffeurs-livreurs interrogés ont des véhicules à énergie diesel ; aucun n'est électrique. Néanmoins, un chauffeur-livreur de la société France Boissons a informé qu'une flotte de véhicules roulant au bioéthanol était attendue.

La part des véhicules frigorifiques ne concerne que 13% des véhicules de livraison pour les chauffeurs-livreurs (2/15) et 33% pour les commerçants (4/12). L'utilisation de ces véhicules dépend de l'activité et concerne donc plutôt l'alimentaire.

■ Compte propre ou compte d'autrui

Cette question n'a été traitée que pour les commerçants (les livreurs interrogés étaient tous des professionnels en compte d'autrui). Sur les 16 commerçants interrogés, 75% sont approvisionnés par des transporteurs ou fournisseurs tiers (compte d'autrui), 12 réponses sur 16.

Cependant, 50% des commerçants interrogés indiquent également du transport en compte propre (effectué pour son propre compte). Les commerçants qui s'approvisionnent eux-mêmes sont pour 7 réponses sur 8 des artisans allant s'approvisionner au MIN de Rungis :

- Un primeur du marché de St-Fargeau, uniquement en compte-propre, au MIN de Rungis ;
- Un bar-tabac à Saint-Fargeau-Ponthierry (en complément, par une voiture personnelle, chez Metro) ;
- Un charcutier traiteur de Saint-Fargeau-Ponthierry, au MIN de Rungis (uniquement en compte-propre) ;
- Un fleuriste de Saint-Fargeau-Ponthierry, au marché aux fleurs de Rungis (uniquement en compte-propre) ;
- Un charcutier traiteur de Dammarie-les-Lys, au MIN de Rungis (également livré par compte d'autrui) ;
- Un fleuriste de Dammarie-les-Lys, au marché aux fleurs de Rungis (également en compte d'autrui depuis les Pays-Bas) ;
- Une brasserie de Melun, au MIN de Rungis et chez Promocash (également livré par des grossistes comme France Boissons) ;
- Un fleuriste de Melun, au marché aux fleurs de Rungis (en complément de la livraison principale par des fournisseurs hollandais).

Le mode de gestion est une variable qui détermine le choix du véhicule (le compte propre concerne surtout de petits VUL, le compte d'autrui des véhicules plus importants), le mode opératoire (trace directe ou tournée plus réduite pour le compte propre, tournée optimisée pour le compte d'autrui) et de manière générale l'efficacité de la livraison (le compte d'autrui est globalement mieux optimisé).

Mais le compte propre répond aussi à des besoins spécifiques en petites quantités ou pour des produits périssables (fruits et légumes, fleurs). Il convient encore à de nombreux artisans.

Les grossistes, comme France Boissons qui distribuent leurs propres flux, constituent toutefois une part mieux optimisée du compte propre (le compte propre expéditeur) que les commerçants qui utilisent pour leurs achats leur véhicule (le compte propre destinataire).

■ **Durée moyenne d'une livraison (28 réponses)**

Le temps de livraison catégorisé en trois durées indique que la majorité des livraisons s'effectuent entre 5 et 15 minutes (54%). Les livraisons en moins de 5 minutes sont plus marginales, elles représentent 14% des livraisons. Les livraisons de plus de 15 minutes représente quant à elles respectivement un tiers des livraisons (32%).

Ces indicateurs donnent ainsi une idée sur la durée de stationnement d'un véhicule pour charger-décharger la marchandise.

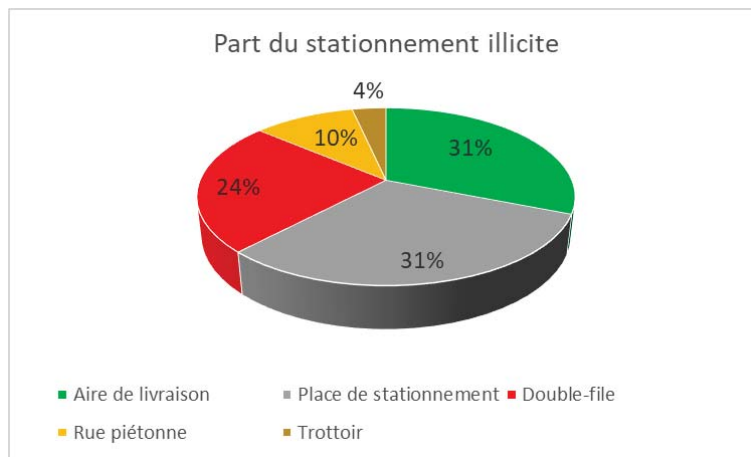
Les livraisons les plus rapides sont généralement celles qui concernent des petits colis, réalisés en express, par exemple pour des pharmacies (plusieurs fois par jour). Les livraisons les plus longues concernent les marchandises les plus volumineuses et/ou les plus fragiles, comme les fleuristes ou les primeurs ou celles qui nécessitent un service, comme la livraison de boissons.

■ **Part des stationnements illicites (29 réponses)**

69% des stationnements observés pour livraisons sont illicites ; 31% des livraisons sont réalisées à partir d'aires de stationnement.

- 31% sont réalisées à partir de place de stationnement non dédiées aux livraisons ;
- 24% sont réalisés en stationnement gênant en double file ;
- 10% en stationnement en double file dans une rue piétonne (Melun)
- 4% sur des trottoirs.

Une faible part des livraisons est réalisée à partir d'aires de livraisons (31%), ce qui peut caractériser soit un manque d'aires de livraisons, soit des cas d'aires de livraisons déjà occupés par des VL (et que les véhicules de livraison ne peuvent alors utiliser), particulièrement dans le centre de Melun.



Il est à noter que le stationnement pour livraison sur place VL est autorisée, à partir du moment où aucune place dédiée livraison n'est libre.

■ **Types de contenants**

Le type de contenant le plus utilisé est le carton, il est présent dans plus de la moitié des livraisons. Les palettes sont ensuite massivement utilisées pour transporter des marchandises lourdes, devant les rolls et les fûts qui eux, ne concernent que les débits de boisson.

Les livraisons de contenants volumineux et lourds (comme les livraisons de fûts de bières aux cafés hôtels restaurants) nécessitent davantage de disponibilité d'aires de livraisons : aires proches du commerce livré, bien dimensionnées, disponibles (non occupé par des véhicules de façon illicite).

■ **Connaissance de la réglementation**

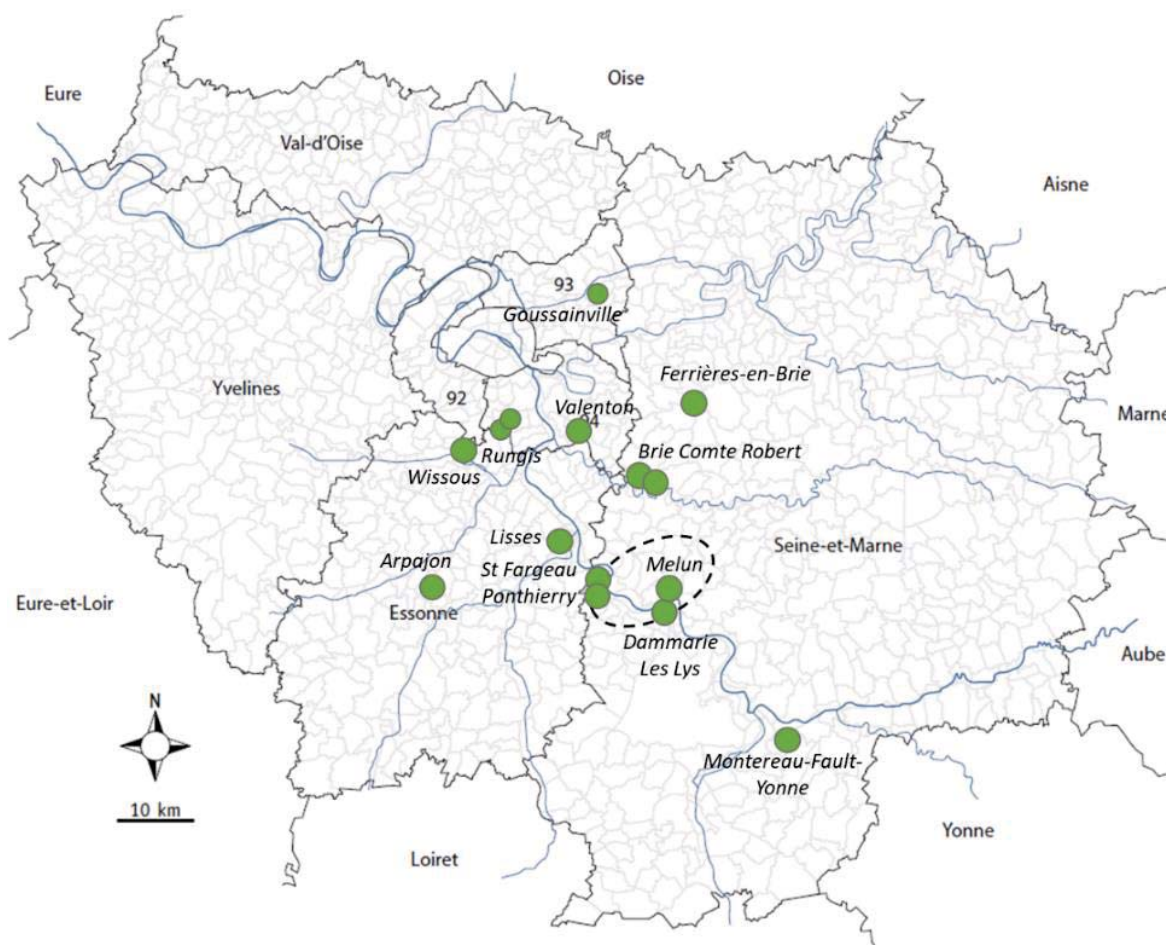
Concernant les règles relatives au stationnement (livraisons, horaires, gabarits), la moitié des chauffeurs-livreurs connaît la réglementation tandis que l'autre moitié ne la connaît pas.

Ces chiffres doivent inciter dans les propositions à davantage de communication auprès des transporteurs et de leurs représentants (syndicats, grossistes...). Mais pour être bien comprise et bien appliquée, cette réglementation doit aussi être facilement compréhensible pour les conducteurs. Plusieurs pistes sont possibles : meilleure signalisation sur le terrain, simplification de la réglementation, mise en jour de cette réglementation, mise en cohérence des réglementations sur la CAMVS, ...

■ **Origine géographique des véhicules**

La plupart des véhicules livrant la CAMVS viennent d'entrepôts proches géographiquement. La carte ci-dessus visualise les zones d'expéditions, qui sont essentiellement le secteur Rungis – Orly – Wissous, le secteur Brie-Comte-Robert, le secteur de la CAMVS. Il y a peu d'amélioration possibles pour rapprocher l'entrepôt de sa zone de desserte. A noter toutefois que certains livreurs, comme celui interrogé provenant de Goussainville, traversent la région parisienne et effectuent alors des trajets importants. Mais ce cas reste dans cette enquête une exception.

Origine des véhicules :



■ Tournées de livraison

Malgré le caractère variable du nombre de points d'arrêts, il ressort de l'enquête que la moitié des chauffeurs-livreurs effectuent entre 5 et 10 points de livraison, et que l'autre moitié en fait plus de 10. Ceux qui en font moins de 5 restent à la marge (1/11) dans l'échantillon enquêté.

Le nombre d'arrêts permet ainsi de comprendre que les chauffeurs-livreurs doivent être efficaces pour pouvoir réaliser toutes leurs livraisons (jusqu'à 60 points au maximum parmi les livreurs interrogés).

Les livraisons en tournée sont toujours réalisées par des professionnels de la logistique (en compte d'autrui ou en compte propre expéditeur). Les flux sont mieux optimisés, avec plusieurs points de livraison qui sont approvisionnés au moyen d'un même véhicule. Les livraisons en trace directe sont généralement le fait du compte propre, notamment le compte propre destinataire (le commerçant approvisionnant lui-même son magasin depuis Rungis par exemple).

■ Jugements sur les difficultés de livraison et les améliorations à apporter

Le manque de place livraison est souvent perçu comme le premier problème, quel que soit le secteur analysé (Melun, Saint-Fargeau-Ponthierry ou Dammarie-les-Lys).

Mais autant que le manque de places ou l'éloignement de certaines aires, le problème des aires occupées par des voitures de façon illicite est souvent souligné.

La sévérité des services municipaux s'agissant du stationnement des clients est parfois mis en avant par les commerçants, les chauffeurs-livreurs estimant être moins fréquemment verbalisés. Cette

sévérité est perçue par les commerçants comme moins forte vis-à-vis des VL qui restent sur les aires et qui empêchent les véhicules de livraison de se garer. Davantage de tolérance et de pédagogie sont parfois souhaitées par les commerçants.

La question des gabarits est parfois évoquée, notamment en longueur pour les véhicules porteurs qui manœuvrent leurs hayons (secteur de Melun).

La question du stationnement est souvent ramenée au stationnement de la clientèle. Créer des places de livraison risque pour certains commerçants de supprimer des places VL pour leur clientèle. La totalité des livreurs souhaite en revanche davantage d'aires pour le stationnement.

Le nombre jugé important de places de transport de fond est souligné par plusieurs commerçants et chauffeurs livreurs, qui mettent en cause leur utilité réelle, dans un contexte de réduction actuelle des espèces en circulation. Sur le terrain, un nombre important d'aires pour le transport de fond a été constaté (1 aire pour chaque banque où pour certains DAB).

Verbatim chauffeurs livreurs



SECTEUR MELUN « Il n'y a pas de places de livraison. J'ai eu beaucoup de chance d'en trouver. Il y a un non-respect des places de livraison par les voitures particulières. »

SECTEUR MELUN « On se fait 'aligner' même en zone bleu car parfois on ne met pas les disques. On se fait 'aligner' quand on utilise les places transport de fond, mais ces places n'ont plus vraiment d'utilité. Pourquoi sont-elles aussi nombreuses ? »

SECTEUR MELUN « Les places sont souvent occupées donc je me mets en double-file, mais derrière ça râle, j'utilise un tire palette électriques pour traverser la rue car parfois les roues des rolls sont cassées ou que le sol est irrégulier avec les pavés... je dépose les rolls devant le magasin sur le trottoir et après les piétons ont moins de place pour passer. »

SECTEUR ST FARGEAU PONTIERRY « Il faudrait créer au moins une place dans cette rue. » (cf. rue Albert Beaufils, près de la gare)

SECTEUR MELUN « Il faudrait des places attitrées pour les livraisons pour être certain d'avoir de la place pour livrer, des places plus longues car avec mon hayon je déborde. »

SECTEUR MELUN « Il n'y a pas assez de places de livraison. Elles sont squattées par les voitures. La police n'est pas assez vigilante. Elle nous met parfois des amendes quand on est mal garé. »

SECTEUR ST FARGEAU PONTIERRY « Comme partout, le problème ce sont les aires de livraisons. C'est rare. On se gare au mieux mais on doit être très proche du point de livraison. Dans la rue Albert Beaufils, je dois faire attention à me serrer car sinon j'empêche le bus de passer. C'est très juste avec les arbres. On fait le maximum pour ne pas gêner trop »

Verbatim commerçants



SECTEUR ST FARGEAU PONTIERRY

« Pas de problème avec l'aire de livraison proche et adaptée. Et l'horaire très précoce dans la journée 5h du matin est un atout (l'aire est généralement libre) »

SECTEUR MELUN « Créer des places de livraison n'est pas forcément la solution, car cela prendrait des places stationnement pour les clients. »

SECTEUR ST FARGEAU PONTIERRY « La police municipale est plutôt sévère, il y a peu de pédagogie (et pourtant aire de livraison souvent "squattée"). »

SECTEUR ST FARGEAU PONTIERRY « La police municipale a tendance à mettre un PV aux clients de la boutique qui parfois se garent mal. »

SECTEUR ST FARGEAU PONTIERRY « Le stationnement, c'est toujours un problème. Cela fait 50 ans que je suis à St Fargeau ! J'ai obtenu des arrêts minutes (15 minutes) mais ils ne sont pas respectés. C'est terrible, on ne peut pas se garer. Donc c'est souvent en double file notamment pour le tabac (très sensible). Certains véhicules restent la journée sur l'arrêt minute. Il faudrait déjà aménager le stationnement devant le Auchan, juste à côté. Les aires de livraison, il n'y en a pas, ça manque. »

SECTEUR MELUN « Parfois les livreurs me livrent l'après-midi et donc ils n'ont plus accès au centre piéton, souvent s'ils ne peuvent pas stationner, ils repartent et me livrent le lendemain... »

Livraisons observées sur des aires dédiées



Stationnements illicites



9.2.3. LES CONFLITS D'USAGE ET LA SECURITE

En s'effectuant sur la voirie et souvent en double-file, dans des conditions de productivité forte, parfois de stress lié au métier de livreur, les livraisons urbaines peuvent être observées sous le spectre du partage de l'espace entre les différents usages, mais aussi de la sécurité.

Lors des visites sur le terrain, plusieurs situations ont été observées justifiant l'attention particulière à porter à l'accueil de cette activité, indispensable au bon fonctionnement de l'activité économique, notamment commerciale.

C'est ainsi le cas d'un déchargement qui est tombé au milieu de la rue Saint-Aspais (Melun), représentant un risque pour le livreur ou des passants / automobilistes. Cette situation s'est déroulée dans un contexte de congestion, difficulté de stationner, et conflit d'usage avec des piétons et des voitures.

Accident de manutention rue Saint-Aspais à Melun



Une autre situation à risque a été visualisée, toujours dans le secteur très dense et probablement le plus problématique à Melun de la rue Saint-Aspais :

Risque d'accident lié aux pratiques logistiques dans l'espace public :



Un troisième risque identifié, est lié à l'utilisation illicite, probablement par des clients du commerce, d'une aire de livraison ou à l'absence d'aire de livraison. Le livreur travaille alors sur la rue, avec le risque d'être accroché par une voiture.

Stationnements en double-file représentant des risques pour les livreurs



Ces situations particulières témoignent de l'importance d'intégrer les conditions de livraison et de stationnement pour livraison dans l'aménagement de l'espace public, mais aussi d'apaiser l'espace public afin de permettre à ces opérations de se dérouler en toute sécurité.

9.2.4. UNE MUTUALISATION DES FLUX PARTIELLE

Le territoire de la CAMVS est souvent intégré dans des tournées de livraisons plus longues, au départ de sites majoritairement localisés dans le sud de Paris. Mais une partie seulement des flux sont en général à destination de la CAMVS. Ceci est dû à la fois à la diversité des acteurs, à la fragmentation des flux et aussi à un potentiel de livraison insuffisant, ceci par rapport aux pôles urbains plus importants.

La mutualisation est ainsi partielle. Ainsi, un livreur de *Carrefour* interrogé livrait un magasin *Proxy* dans le centre de Melun avec 13 rolls et une palette dans un Poids-Lourds 19t. Ce Poids-Lourds, qui venait d'Arpajon (42 km de Melun), livrait 4 magasins. On peut considérer que cette livraison est assez bien optimisée et que le véhicule correspond au besoin.

A contrario, un livreur de *Pro a Pro* (un grossiste) venant de Rungis (46km) en Poids-Lourds 18t, effectuant 9 livraisons dans l'Essonne et la Seine-et-Marne, livrait à Melun 1 palette. Lors de l'entretien, le transporteur n'a pas trouvé son client et n'a pas pu livrer la palette, il est alors reparti. Cet échec à la livraison, assez courant dans la livraison aux particuliers mais en principe peu fréquent dans les livraisons professionnelles témoigne d'une mauvaise organisation. Le Poids-Lourds 18 t déplacé en centre-ville de Melun uniquement pour 1 palette montre une optimisation encore perfectible.

Des véhicules souvent partiellement optimisés



9.2.5. LA QUESTION DU TRANSIT

Les flux routiers génèrent dans le centre-ville de Melun un flux important de véhicules pour la plupart en transit. Si le transit n'est pas directement une fonction de la logistique urbaine, elle impacte très fortement le territoire. Ces véhicules de transit utilisent théoriquement l'itinéraire Poids-Lourds prévu dans l'arrêté municipal du 15 décembre 2010. Mais force est de constater que de nombreux véhicules Poids-Lourds, des semi-remorques en grande majorité, ont été observés en dehors de cet axe, souvent sur des rues parallèles ou adjacentes.

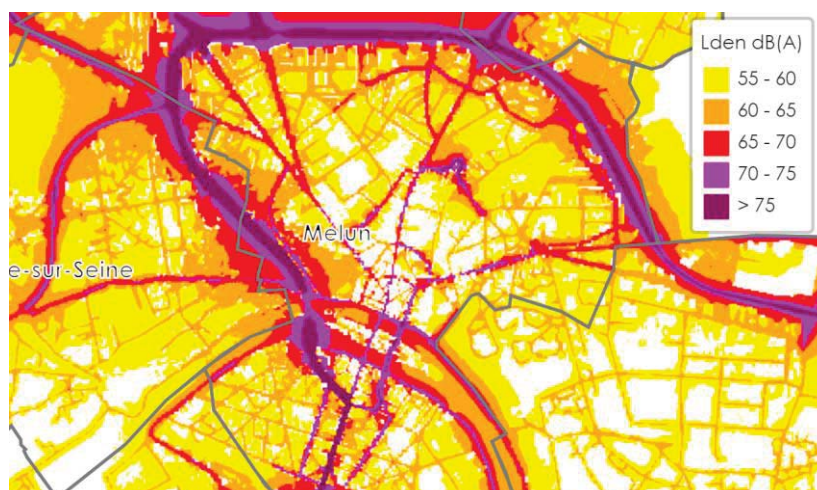
Cette question du transit concerne donc deux périmètres :

- **L'avenue Thiers – D606**

Sur cette avenue, nous constatons dans le cœur de ville un flux permanent de véhicules, avec une très forte proportion de Poids-Lourds, mais aussi d'autobus, voire de tracteurs... De nombreuses citernes

ont été observées, avec pour certaines d'entre elles vraisemblablement des produits dangereux. Ce flux continu constitue une **gêne évidente pour les riverains et un facteur de risque**. Il participe aux émissions de polluants locaux, de Gaz à Effet de Serre, mais est aussi source d'un bruit d'un niveau très fort (la carte ci-dessous fait état de niveaux de bruit de 70 à 75 décibels sur une portion très large et même certains secteurs au-delà de 75 décibels). Le bilan de la cartographie du bruit en Ile-de-France publié en mai 2015 mentionne que **18% de la population de Melun est exposée à un bruit routier > 68 décibels**, ce qui confirme l'impact de ce transit, notamment de Poids-Lourds sur la santé publique.

Carte de bruit



Source : Bruitparif

Si les raisons de ce transit ont été analysées ainsi que les flux en termes de nombre de véhicules / jour ont été analysés dans le chapitre précédent (chapitre 1.4.), il convient ici de mentionner que ce transit perturbe très fortement les riverains et activités sur cet axe, qui constitue une « autoroute » en plein cœur de ville.

Transit avenue Thiers D 606



■ Les rues adjacentes

Lors des visites terrains, il a été constaté de nombreux Poids-Lourds manifestement en transit, souvent des semi-remorques, sur d'autres rues que l'itinéraire Poids-Lourds, donc probablement en contradiction avec l'arrêté municipal. Ces Poids-Lourds là aussi génèrent des externalités négatives et une gêne pour la population ainsi que les activités économiques.

Véhicules en transit dans les rues du centre-ville



9.2.6. ANALYSE DU PERIMETRE DE LA ZONE D'ACTIVITES DE VAUX-LE-PENIL

La Zone d'Activités Economique de Vaux-le-Pénil, en réalité implantée sur Vaux-le-Pénil mais aussi à Melun pour une petite part, est une des plus anciennes zones d'activités de l'agglomération. La croissance urbaine et démographique de l'agglomération ont fait qu'aujourd'hui la ZAE est insérée dans le tissu urbain.

La ZAE de Vaux-le-Pénil est également le plus gros parc d'activités de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine (CAMVS), par sa taille (près de 160 ha), son nombre d'entreprises (300 entreprises recensées) et par son nombre d'emplois (près de 6500 emplois) – source : *Mission de maitrise d'œuvre pour la requalification de la ZAE de Vaux-le-Pénil*, CAMVS, Janvier 2023.

Son emplacement stratégique au sein de l'agglomération, à 8km du pôle aéronautique de Villaroche et 3km de la Gare et du Centre-ville de Melun, renforce son attractivité ; tout comme son excellente accessibilité routière : la ZAE de Vaux-le-Pénil est directement connectée à la RD605 (route de contournement de Melun) mais également à la RD408 (route de Nangis) permettant de relier les principaux axes autoroutiers A5, A105, A104 et A6.

Principaux axes routiers de desserte de la ZAE Vaux-le-Pénil



Vue aérienne



Source : CAMVS

La zone d'activités accueille principalement des activités de production industrielle de type PME-PMI (5 à 50 salariés) ; des activités du BTP ; des activités de logistique - transport (BERT, ...) avec une forte attractivité de la ZA pour ces activités ; des activités artisanales et de services (Hôtels des Artisans de l'Agglomération),etc.

Elle accueille également des activités commerciales notamment au Nord (*Auchan Drive, LIDL, Intermarché*) et à l'Est (*Metro, outillage*) ; dont les activités participent à la saturation des voiries.

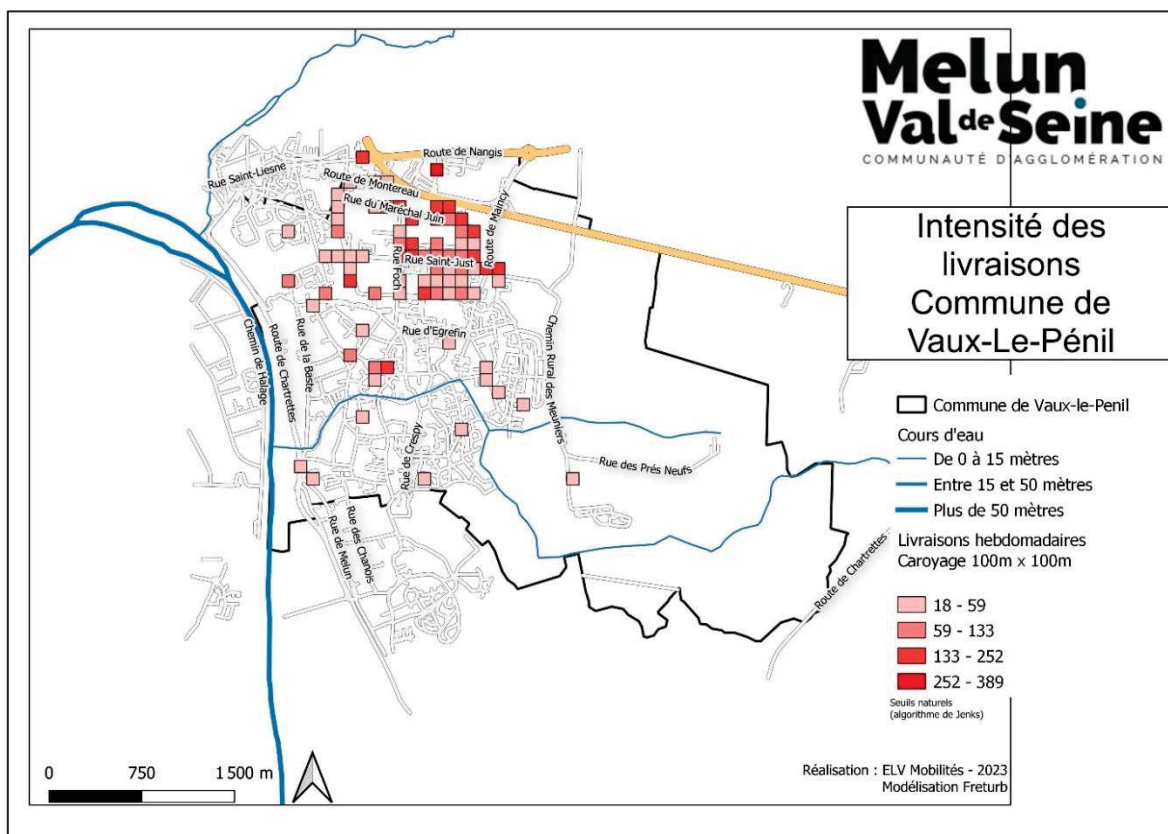
Quelques structures publiques ou parapubliques (DDT 77, services techniques des communes de Melun et Vaux-le-Pénil, Atelier de la CAMVS, ...) y sont également implantées.

La zone d'activités de Vaux-le-Pénil est donc à vocation mixte. Sans pour autant parler de dominante, on observe cependant la présence de plusieurs entreprises ou enseignes liées au BTP ainsi que plusieurs entreprises liées à l'automobile (mécanique). Ces dernières peuvent d'ailleurs pour certaines s'apparenter à du commerce et posent question quant à la pérennisation de leur implantation.

■ Les livraisons :

Selon la modélisation FRETurb, **7 800 livraisons sont réalisées chaque semaine sur la commune de Vaux-Le-Pénil (soit 1 470 livraisons par jour) par et pour les 1 200 établissements de la commune. Ce qui représente environ 200 livraisons par km².**

On observe une concentration des livraisons dans le périmètre d'étude de la ZAE de Vaux-le-Pénil.

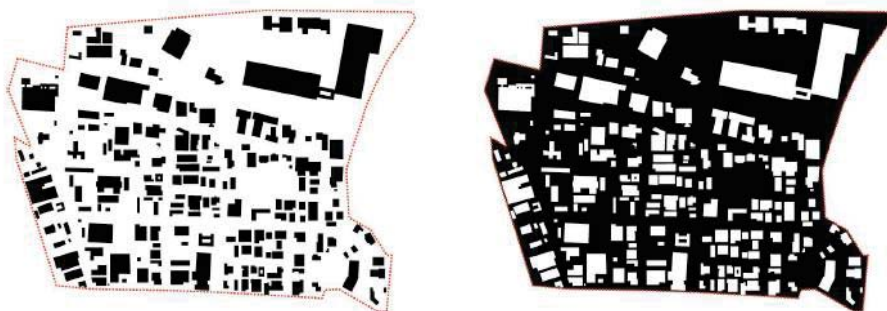


■ Le stationnement dans la ZAE de Vaux-le-Pénil ;

Les sites générateurs des flux (flux entrants et sortants) sont majoritairement des entreprises qui disposent des surfaces de chargement-déchargement et de stationnement des véhicules sur leurs propres parcelles. De ce fait, nous n'avons pas identifié de stationnement anarchique de PL ou de VUL de livraison lors de nos investigations de terrain.

En effet, comme sur tout parc d'activité, les aires de livraison sont privatives à chaque entreprise. Il n'y a donc pas, comme dans un centre-ville commerçant, de nécessité de créer des aires de livraison. Comme le montre la carte du bâti / non bâti sur la ZAE, de nombreuses surfaces dans les parcelles sont non-construites et sont ainsi dédiées au stockage en terre-plein mais surtout au stationnement des véhicules au sein des parcelles privées.

Carte des emprises bâties et non bâties de la ZAE de Vaux-le-Pénil



Source : Mission de maîtrise d'œuvre pour la requalification de la ZAE de Vaux-le-Pénil, CAMVS, Janvier 2023.

Mais de ce fait, la ZAE de Vaux-le-Pénil ne dispose que de très peu de place stationnements y compris pour les véhicules légers, et le stationnement anarchique est observé par des véhicules légers et non par les Poids-Lourds qui approvisionnent la zone. Le stationnement illicite des véhicules légers génère des contraintes : desserte en TC contrainte, congestion. Les secteurs de stationnements anarchiques sont sur les axes est – ouest : partie est de la rue du Maréchal Juin ; Avenue Saint Just ; Rue de la Justice / rue Pierre et Marie Curie. Le développement d’une offre de covoiturage est proposé pour répondre à ces enjeux³.

L’analyse sur le terrain a toutefois permis d’identifier une aire de stationnement de Poids-Lourds située 703 avenue Saint-Just.

Aires de stationnement PL dans le parc d'activité de Vaux-le-Pénil



A noter que les arrêtés municipaux de Vaux-le-Pénil font état de 2 aires de livraison *9 bis rue des Carouges* et *22 rue Germain Siraudin*, situées près de la mairie et des commerces de Vaux-le-Pénil.

■ Circulation et accessibilité

On observe un phénomène de congestion pour accéder à la zone aux heures de pointe, ce qui pénalise le fonctionnement des entreprises et l’accès à l’emploi pour les salariés (jusqu’à 30 minutes pour sortir de la zone à l’heure de la fin de journée de travail).

Ce phénomène est généré d’abord par les salariés de la ZAE qui se rendent en voiture sur leurs lieux de travail, mais est amplifié par les livraisons et également par un phénomène de transit : l’itinéraire Melun – Vaux-le-Pénil longe la ZAE et en cas de saturation de cet axe, certains véhicules traversent la ZAE. Ce phénomène de transit concerne des véhicules légers et des Poids-Lourds.

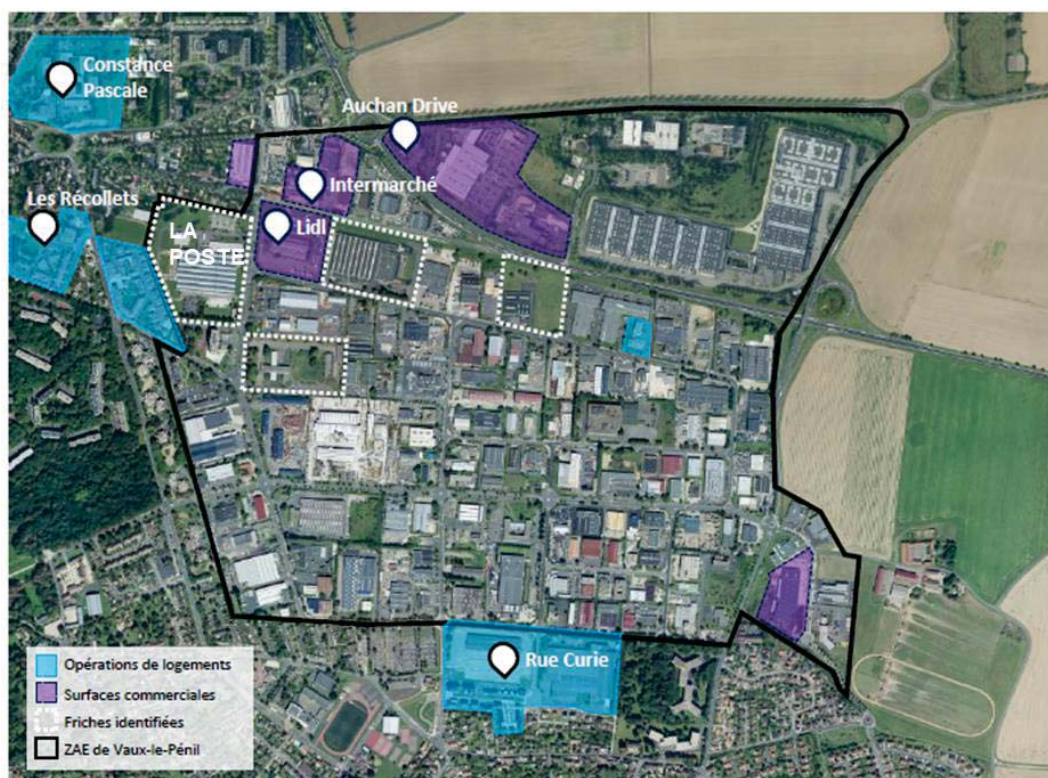
■ Le renouvellement de la ZAE et les friches

La CAMVS a engagé une dynamique de réaménagement et requalification de la ZAE de Vaux-le-Pénil, qui se traduit notamment par la mission de maîtrise d’œuvre urbaine initiée en 2023. La requalification de la ZAE de Vaux-le-Pénil a en effet été identifiée dans les fiches-action du Territoire d’Industrie comme site stratégique pour l’accueil et le développement des PMI/PME en accompagnement de la

³ [Covoiturage \(aziv.fr\)](http://aziv.fr)

filère aéronautique d'une part mais également pour assurer le maintien et le développement de l'emploi.

La CAMVS a déposé un dossier de candidature au premier AMI sur la reconversion des friches franciliennes portant sur la ZAE de Vaux-le-Pénil en identifiant un enjeu de stratégie foncière sur l'ensemble de la ZAE. Cette démarche a permis de cibler 4 premières friches pouvant permettre de répondre aux enjeux de mobilisation du foncier et de développement d'une offre immobilière cohérente avec les besoins des entreprises du territoire.



Source : Mission de maîtrise d'œuvre pour la requalification de la ZAE de Vaux-le-Pénil, CAMVS, Janvier 2023

A signaler, parmi les quatre friches à enjeu de renouvellement urbain identifiées, le site LA POSTE (environ 12 000 m² bâti, 4ha).

LA POSTE :

La plate-forme LA POSTE de Vaux-le-Pénil n'est aujourd'hui plus utilisée que pour la distribution de courrier et de colis par vélos et scooters électriques (faibles volumes des colis), et activités de bureaux. De ce fait, une grande partie du site (environ 12 000 m² bâti, parcelle de 4 ha) est inexploitée.

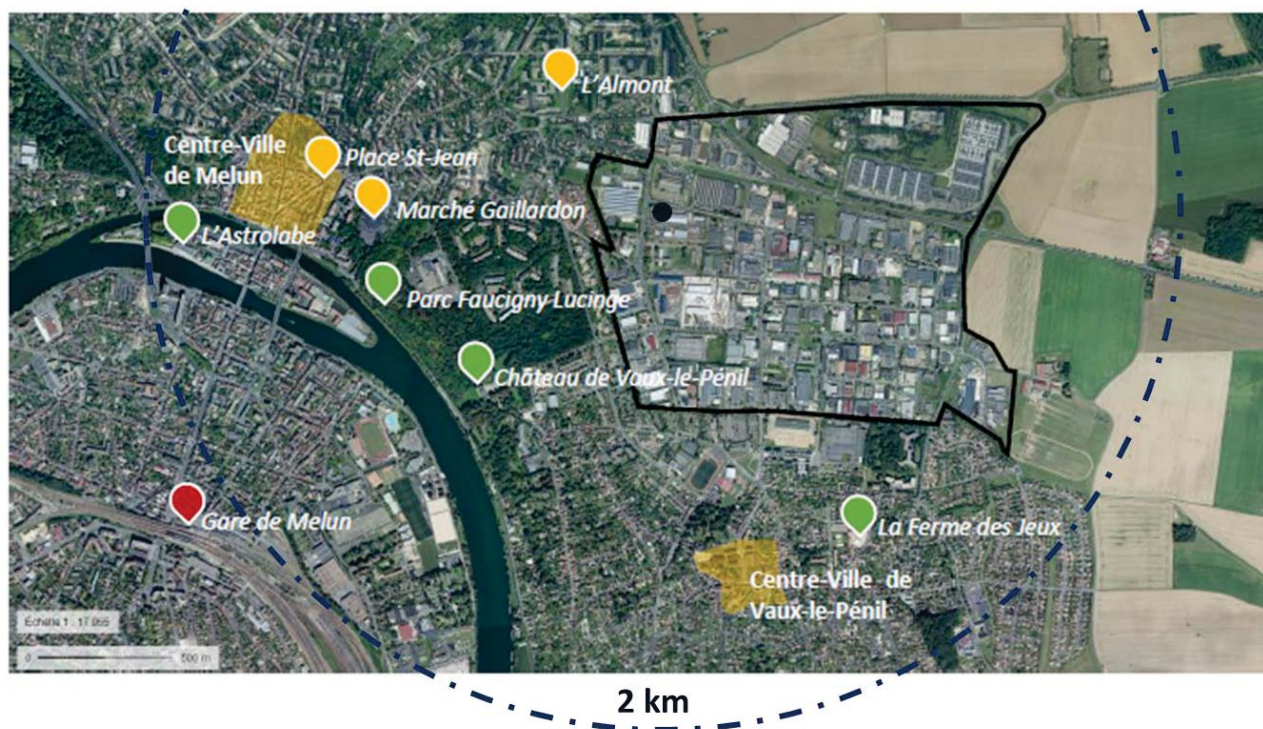
L'organisation de gestion logistique et distribution des colis par LA POSTE COLLISSIMO pour l'agglomération Melun Val de Seine est la suivante :

- Un hub logistique implanté récemment à Montereau-sur-le-Jard ;
- La plate-forme de messagerie qui gère la collecte et la distribution des colis sur le territoire de l'agglomération est située à Moissy-Cramayel. 100 % des activités de distribution de colis sont décarbonées (VUL, scooters électriques et vélos-cargos) ;

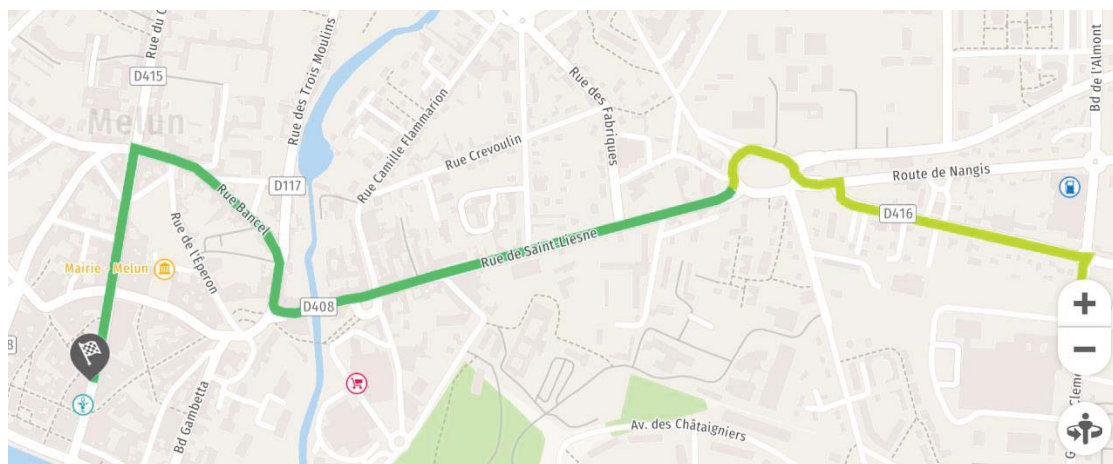
- La plate-forme de Vaux-le-Pénil est dédiée aux activités de courrier et distribution de petits colis à vélo-cargos et scooters électriques.

Ce processus engagé de renouvellement de la ZAE peut bénéficier à un projet d'aménagement d'un espace logistique de proximité, particulièrement sur le site de LA POSTE, acteur naturellement logistique. La situation de ce site est pertinente car :

- Il concentre dans un rayon de 3 km le centre-ville et la gare de Melun, ainsi que des secteurs clés du cœur de l'agglomération ;
- L'itinéraire est de moins de 2 km pour rejoindre le centre-ville de Melun ; dont 750 mètres cyclables.



Itinéraire cyclable entre le site LA POSTE de la ZAE de Vaux-le-Pénil et le centre-ville de Melun



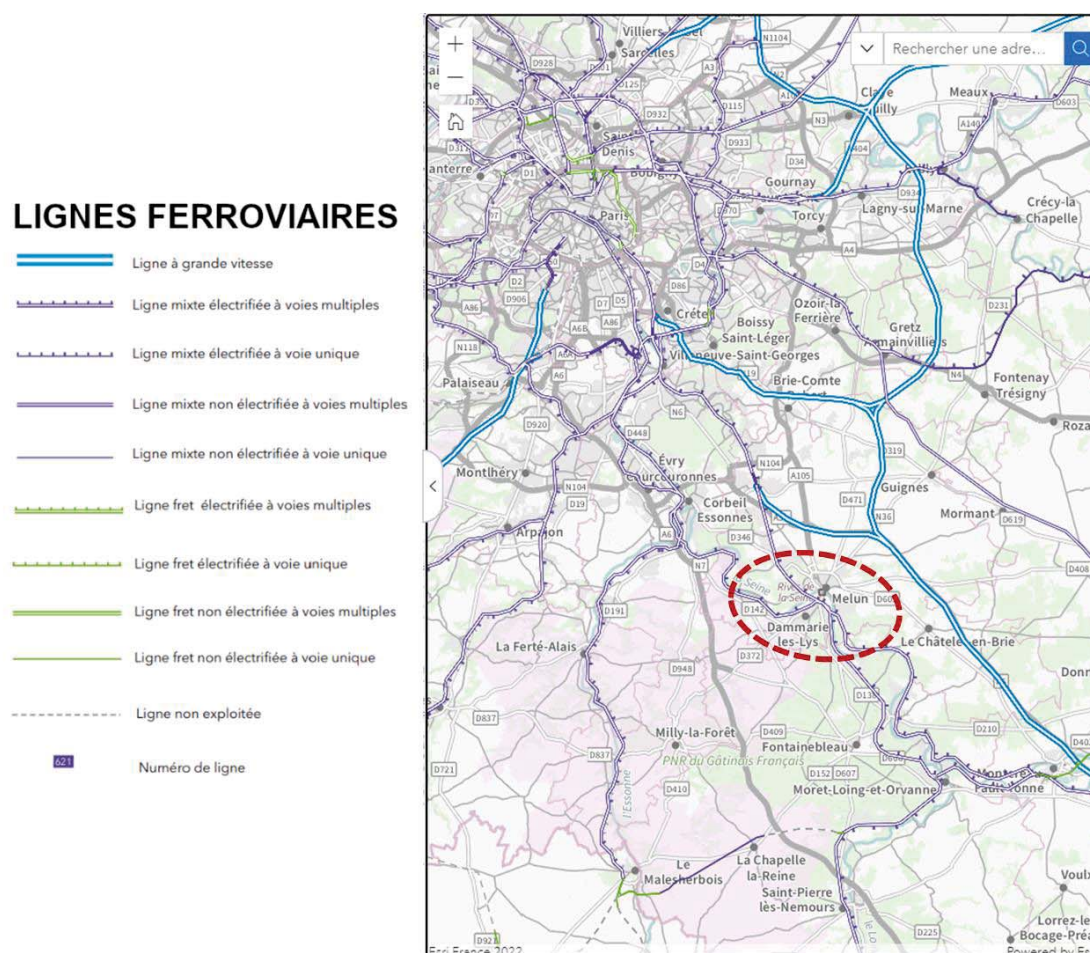
10 MELUN VAL DE SEINE, UNE AGGLOMERATION MULTIMODALE

10.1. LA MULTIMODALITE ENCORE PEU UTILISEE POUR LES MARCHANDISES

10.1.1. LE MODE FERROVIAIRE

Dans le rapport de diagnostic du Plan Local de Déplacement 2017 de la CAMVS, il est indiqué « qu'il n'existe pas de gare de marchandise sur le territoire. Le faisceau ferroviaire de la gare de Melun est le principal site d'importance de l'agglomération. La ZA du Clos-Saint-Louis est connectée par un embranchement au réseau ferroviaire. Celui-ci est utilisé de manière marginale ».

Cependant, la gare de Melun est utilisée pour des transports de marchandises, essentiellement des trafics de matériaux du BTP.



Source : SNCF Réseau

10.1.2. LE MODE FLUVIAL

S'agissant du transport fluvial, le plan Local de Déplacement 2017 de la CAMVS indique que « la Seine est une opportunité faiblement utilisée par la CAMVS. Le territoire compte deux principaux aménagements portuaires d'importance ; le port de Dammarie-les-Lys et le port de la Rochette ».

En effet, il existe deux ports gérés par HAROPA Ports de Paris (Agence Seine Amont) dans l'agglomération : à Melun et à Dammarie-les-Lys.

Bassin fluvial Seine-amont – zoom sur le territoire de la CAMVS

Basse Seine		Voie d'eau concernée			Gabarit CEMT	
Conflans-St-Honorine - Charenton		Limites géographiques				
965 km	± 6 m	± 3,50 m	Distance (en km)	Hauteur libre (en m.)	Mouillage «cible» (en m.)	
2 écl.	L : 120 m	l : 15,50 m	Nombre d'écluses	Long. utile des ouvrages (en m.)	Larg. utile des ouvrages (en m.)	
Gabarits et dimensions des bateaux					Symbolisation voie d'eau carte	
Gabarit (CEMT)	Longueur (en m.)	Largeur (en m.)	Enfoncement (en m.)	Tirant d'air (en m.)	Tonnage (en t.)	
0*	—	—	—	—	—	
1	38,50	5,05	1,8 - 2,2	4	250 - 400	
2	50 - 55	6,6	2,5	4 - 5	400 - 650	
3	67 - 80	8,2	2,5	4 - 5	650 - 1 000	
4	80 - 85	9,5	2,5 - 4,5	5,25 - 7	1 000 - 1 500	
5	95 - 185	11,4	2,5 - 4,5	5,25 - 9,1	1 500 - 3 200	
6	95 - 200	22,8 - 34,2	2,5 - 4,5	9,1	3 200 - 18 000	
7	195 - 285	34,2	2,5 - 4,5	9,1	14 500 - 27 000	

* Non accessible à la navigation de commerce

Données non contractuelles - Se rapprocher des DT de VNF

Andrésy

Ecluse VNF

Tancarville

Origine de distance confluence / confluence

43 km

Distance confluence / confluence

Limite de pas de 10 km

Longueur de voie d'eau

Hauteur libre, mouillage

Projet "Seine-Nord Europe"

Voie d'eau non navigable

Limite du bassin de navigation de la Seine

Limite Port Autonome

Port ou quai de commerce public

Principaux ports ou quais de commerce privé

Accès ferroviaire

Collis lourds

Conteneurs

Rampe Ro-Ro véhicules lourds

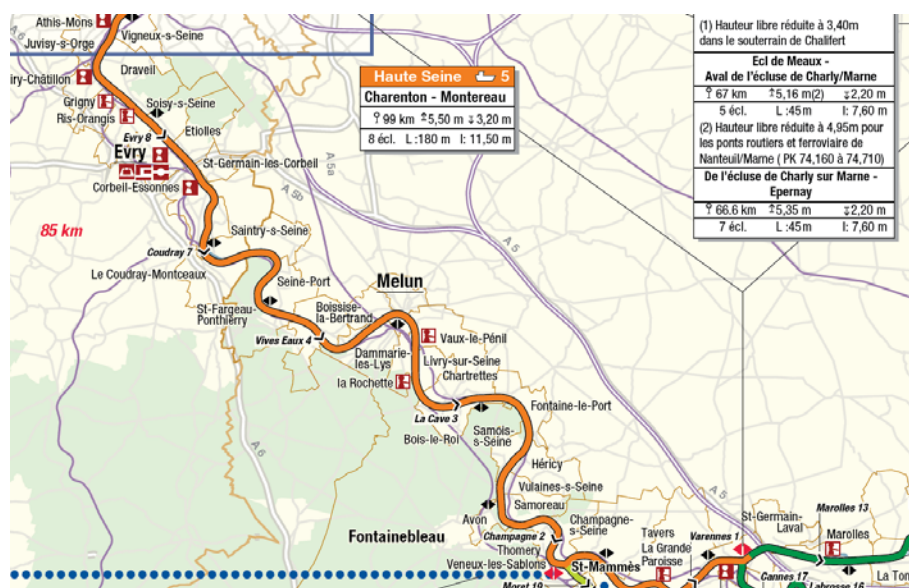
Rampe Ro-Ro véhicules légers

Ouvrage d'art singulier

Pont classé monument historique

Souterrain, tunnel, voûte

Bassin de virement



Source : VNF

Ports de Melun la Reine Blanche :

Port urbain à vocation touristique et animation / loisirs (l'offre touristique est peu développée sur le bassin Seine Amont), ce port accueille 40 escales / an de navires touristiques fluviaux. Opérateur croisiériste : Croisi Europe (<https://www.croisieurope.com>). Un bateau-restaurant est également installé à demeure. Ce port n'a pas vocation à accueillir des activités logistiques installées sur le port ; mais possibilité d'utiliser le quai d'escale. Il est situé dans le centre-ville de Melun (île Saint Etienne) avec une capacité de desserte routière limitée.

Les projets portés par HAROPA pour ce site :

- ✓ Développer les activités loisirs sur péniches à demeure : créer des publicités afin de trouver preneur pour des activités de loisirs ;

- ✓ Mise en place de bornes électriques pour l'avitaillement des bateaux. L'avitaillement des navires de croisières nécessite des fortes puissances électriques.

■ Le port de Dammarie-les-Lys

Un port fluvial HAROPA de 9 ha bords à voie d'eau dans le secteur du Clos Saint Louis à Dammarie-les-Lys. HAROPA a porté un investissement dépolluer les terrains et pour aménager une estacade (ponton et équipement pour amarrer et charger / décharger les barges fluviales). Le port de Dammarie-les-Lys a vocation logistique.

Le port génère ponctuellement des trafics, mais aucun opérateur se s'y est implanté. Un projet n'a pas abouti : un opérateur de traitement et réemploi des terres excavées, ainsi que COLAS (BTP) ont manifesté un intérêt pour le port. Le changement du PLU de Dammarie-les-Lys (en 2018) limite les potentiels pour implanter des opérateurs sur le foncier portuaire.

Le port de Dammarie-les-Lys est concerné par le projet de renouvellement de la ZAC du Clos Saint Louis, dont le Plan Guide est en cours de définition.

HAROPA est également gestionnaire de plan d'eau (ports privés) à La Rochette, Vaux-le-Pénil et Boissettes. Les trafics générés sont les suivantes (source HAROPA, données 2018) :

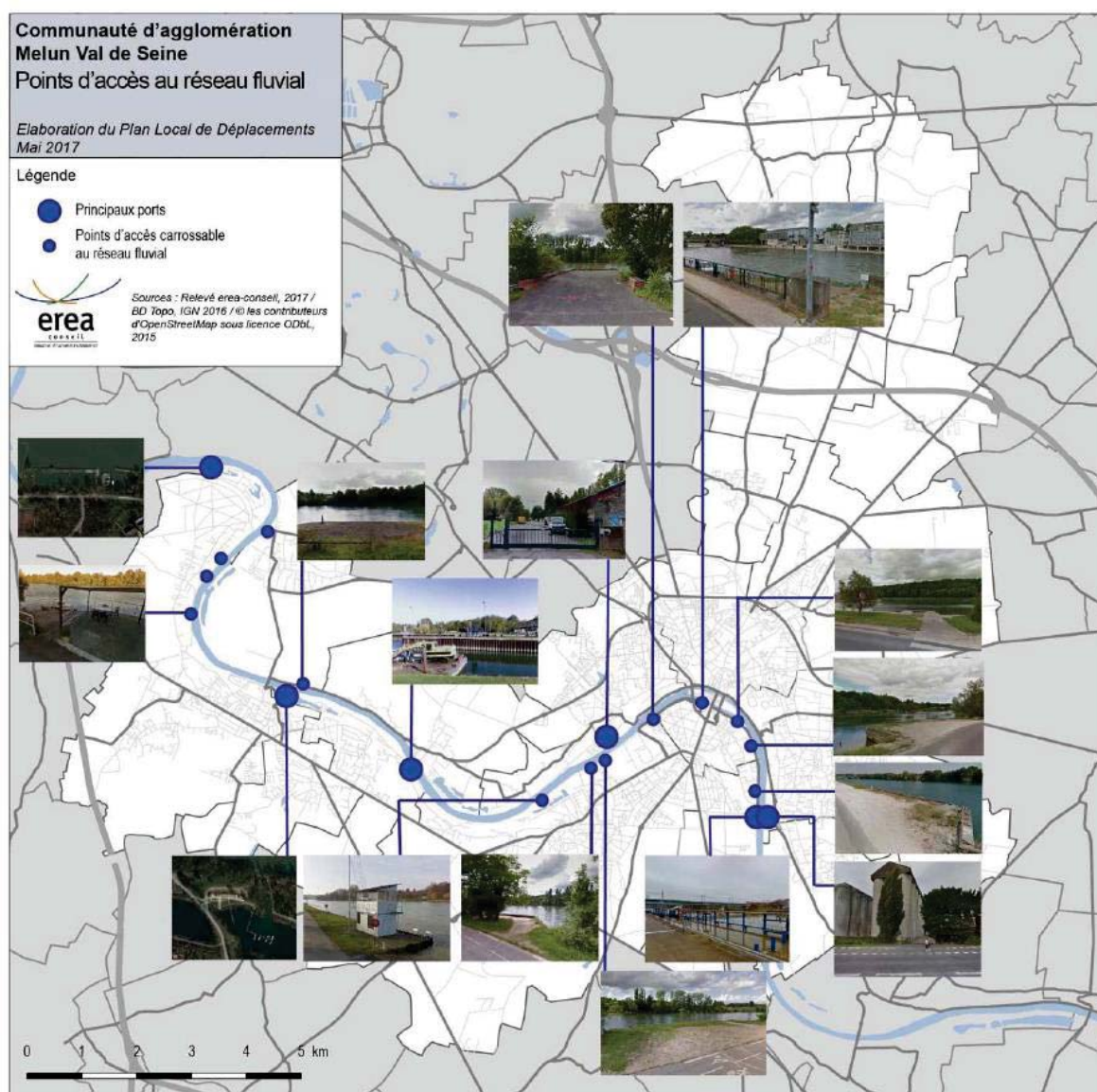
- Site de La Rochette : 80 000 t de marchandises manutentionnées en 2018
 - o 45 000 t de déblais et terres excavées générées par le remblaiement des carrières de Seine et Marne ;
 - o 35 000 t d'hydrocarbures stockées dans des cuves portuaires (pétrole brut extrait en Essonne et Seine et Marne vers la raffinerie de Grandpuits qui a stoppé sa production en 2021). Les trafics d'hydrocarbures ont désormais cessé.
 - o Des trafics d'engrais
- Site de Vaux-le-Pénil : 155 000 t de céréales générées par la coopérative agricole *Valfrance* notamment vers le port céréalier de Rouen. En 2016, la coopérative agricole a investi 16,8 millions d'€ pour la rénovation des silos bords à voie d'eau (capacité de stockage : 100 000 t).

Total manutentionné (en tonnes)	
La Rochette	
Seine	
77 SEINE ET MARNE	
Privé AOT PAP	
BTP, matériaux de construction, etc.	740
Déblais, déchets, produits de démolition, etc.	45 584
Pétroles, carburants, combustibles, etc.	34 574
Produits agricoles	1 860
Total général	82 758

Total manutentionné (en tonnes)	
Vaux-le-Pénil	
Seine	
77 SEINE ET MARNE	
Privé AOT PAP	
BTP, matériaux de construction, etc.	2 196
Produits agricoles	156 728
Total général	158 924

Source : HAROPA, données 2018

Points d'accès au réseau fluvial à Melun Val de Seine



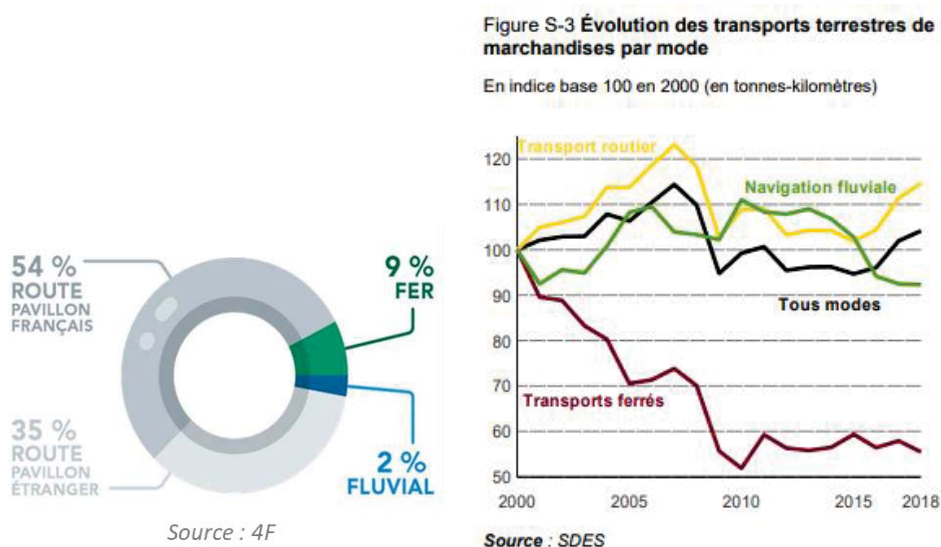
Source : Plan Local de Déplacement, CAMVS, 2017

10.2. UN CONTEXTE PLUS FAVORABLE AUJOURD'HUI

En France, le mode routier concentre la totalité ou presque des trafics de marchandises. **La part de la route s'établit à 90% des tonnes.km, contre seulement 9% pour le fret ferroviaire et 1% pour le fret fluvial.** Cette tendance est structurelle et cette domination routière n'a cessé de croître depuis plusieurs décennies.

De façon naturelle, la route est encore plus dominante s'agissant de logistique urbaine, sur les derniers kilomètres, les flux de livraison urbaine étant essentiellement des flux fragmentés et diversifiés. Mais d'autres modes peuvent aussi intervenir en amont de la distribution fine, et le fer et la voie d'eau bénéficient aujourd'hui d'un regain d'intérêt.

Evolution et parts des transports terrestres de marchandises par mode, en France



Le transport ferroviaire et intermodal

Les trafics ferroviaires de marchandises en gare de Melun ne concernent que des matériaux de construction.

L'utilisation du transport ferroviaire en logistique urbaine reste rarissime en France, ou ne dépasse pas le cadre des expérimentations.

- En Ile-de-France, le « train Monoprix » est longtemps resté comme le seul exemple récent. Cette navette a circulé entre 2006 et 2016 entre Combs-la-Ville et Paris 12^{ème} (Halle Gabriel Lamé), transportant chaque matin plusieurs conteneurs de produits de consommation à destination des magasins parisiens. Plusieurs raisons ont été évoquées pour expliquer son arrêt : l'absence de rentabilité économique sans subvention, un bilan écologique peu favorable (la traction ferroviaire était diesel), des nuisances pour les habitants des immeubles proches de la halle G. Lamé,....
- L'hôtel logistique Chapelle International (Paris 18^{ème}), inauguré en juin 2018, abrite un terminal de transport combiné automatisé mais toujours inexploité début 2023. Ce terminal devait permettre de faire rentrer des biens de consommation dans le cœur de l'agglomération parisienne.
- Les expérimentations de Tram Fret en France sont anciennes. La plus connue est celle de Saint-Etienne en 2017 qui a duré 3 jours. Elle a permis de montrer l'efficacité technique pour livrer

des magasins Casino du centre-ville stéphanois. Mais l'expérimentation n'a pas été suivie d'une exploitation sur longue durée.

Le transport fluvial

La logistique urbaine fluviale peut être définie comme la somme d'initiatives pour le recours à la voie d'eau dans le cadre de livraisons de colis, de biens de consommation, de matériaux de construction ou de déchets en zone dense urbaine. La logistique urbaine fluviale est souvent réduite au traitement de marchandises à forte VA (alimentaire, colis, ...). Mais elle concerne aussi, et de façon beaucoup plus importante, les flux du BTP (déblais chantier, approvisionnement matériaux...) et les déchets.

L'avantage du mode fluvial pour entrer dans les grandes agglomérations est l'absence de congestion, contrairement à la route et au mode ferroviaire. Le mode fluvial est globalement en sous capacité d'utilisation.

11 ANALYSE DE LA REGLEMENTATION LOCALE DES MARCHANDISES

52 arrêtés municipaux régissant le transport de marchandises des communes de la CAMVS ont été analysés pour rédiger cette partie. A noter que les communes de BOISSISE-LA-BERTRAND, LIMOGES-FOURCHES, LIVRY-SUR-SEINE et MONTEREAU-SUR-LE-JARD ne disposaient pas d'arrêtés régissant le transport de marchandises : la réglementation n'a donc pas été étudiée dans ces communes. Par ailleurs, pour la commune de SAINT-FARGEAU-PONTHIERRY, seul un tableur Excel listant les rues restreintes à des gabarits a été communiqué, ce qui rend l'analyse réglementaire incomplète pour cette commune. La réglementation des communes ci-dessous a été analysée :

Nom des communes analysées	Code INSEE
BOISSETTES	77038
BOISSISE-LE-ROI	77040
DAMMARIE-LES-LYS	77152
LA ROCHETTE	77389
LE MEE-SUR-SEINE	77285
LISSY	77253
MAINCY	77269
MELUN	77288
PRINGY	77378
RUBELLES	77394
SAINT-FARGEAU-PONTHIERRY	77407
SAINT-GERMAIN-LAXIS	77410
SEINE-PORT	77447
VAUX-LE-PENIL	77487
VILLIERS-EN-BIERE	77518
VOISENON	77528

Recommandation :

La collecte des arrêtés municipaux est souvent fastidieuse. Une mise à disposition en ligne pourrait faciliter l'accès à la réglementation.

11.1. TYPES D'ARRETES, NOMBRE ET DATE

42 arrêtés sur 53, **soit 79% des arrêtés, régissent uniquement la circulation du transport de marchandises**. 5 arrêtés réglementent le stationnement, 5 réglementent le stationnement et la circulation, 1 réglemente le bruit.

Nombre et types d'arrêtés municipaux analysés

Type d'arrêté :	Nombre
Bruit	1
Circulation	42
Circulation / stationnement	5
Stationnement	5

Notre analyse :

La grande majorité des arrêtés traitant de la circulation traduit une volonté forte de réglementer le transit de véhicules dans l'agglomération.

Le nombre d'arrêtés par commune varie peu, entre 1 et 4, hormis pour Saint-Fargeau-Ponthierry qui compte 27 arrêtés municipaux de circulation. Il y a donc une certaine cohérence dans la structure réglementaire entre les communes de l'agglomération, hormis Saint-Fargeau-Ponthierry.

Nombre d'arrêtés régissant le transport de marchandises par commune

Communes	Nombre d'arrêtés
BOISSISE-LE-ROI	1
BOISSETTES	1
DAMMARIE-LES-LYS	2
LISSY	1
LA ROCHETTE	1
MAINCY	1
MELUN	4
LE MEE-SUR-SEINE	4
PRINGY	1
RUBELLES	2
SAINT-FARGEAU-PONTHIERRY	27
SAINT-GERMAIN-LAXIS	2
VILLIERS-EN-BIERE	1
VAUX-LE-PENIL	3
VOISENON	1
SEINE-PORT	1
Total général	53

49% des arrêtés ont été créés avant 2010. S'agissant essentiellement d'arrêtés de circulation, il y a probablement peu de risques qu'ils soient obsolètes.

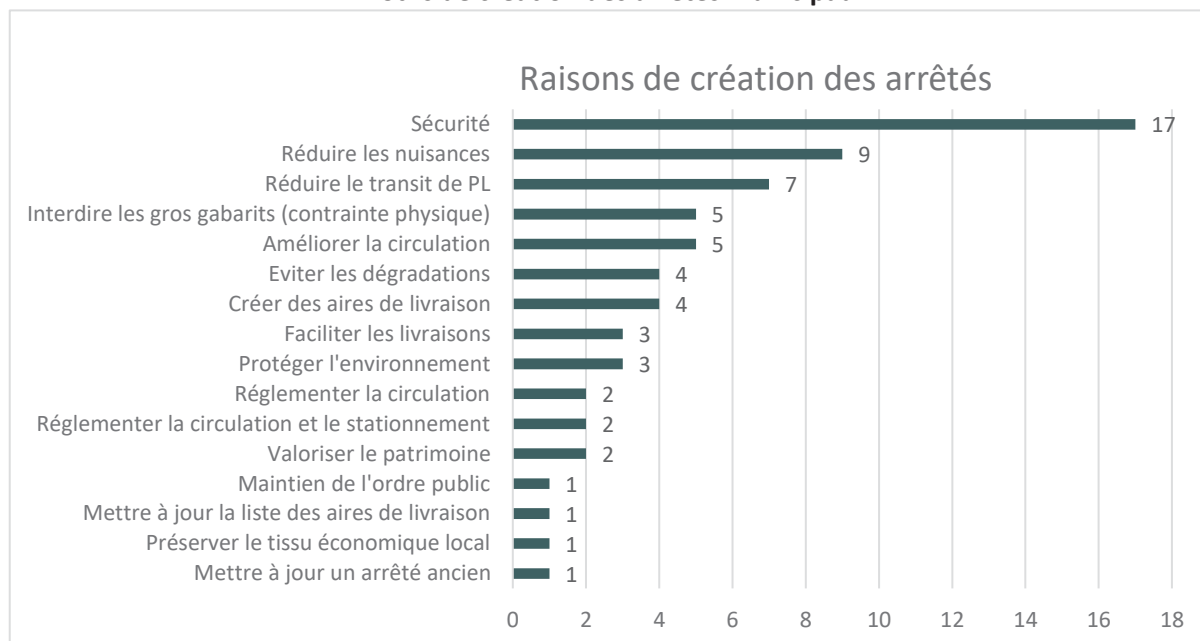
Année de création des arrêtés

Année	Nombre d'arrêtés	%
< 1980	3	6%
Entre 1981 et 1990	7	13%
Entre 1991 et 2000	11	21%
Entre 2000 et 2010	5	9%
Entre 2010 et 2020	19	36%
>2020	8	15%
Total :	53	100%

11.2. LES MOTIFS DE CREATION DES ARRETES

Les motifs condensés ci-dessous ont été relevés dans paragraphes « considérant » des arrêtés municipaux. Certains arrêtés précisait différents motifs, qui ont été compilés. Ainsi, la sécurité est le motif principal de création des arrêtés, avec 17 arrêtés municipaux qui font référence à l'insécurité générée par le transit de poids-lourds ou à un souhait de prévention (exemple « prévenir des risques d'incidents ou d'accidents »). La réduction des nuisances et la réduction du transit de poids-lourds comptent également parmi les principaux motifs justifiant la création des arrêtés. Par ailleurs, 5 arrêtés interdisent le transit de poids-lourds du fait de contraintes « physiques », comme des rues insuffisamment larges (exemple : « Considérant que les caractéristiques géométriques de la Rue André Malraux, dans la Commune de Melun, ne permettent pas le passage de véhicules de gros gabarit »).

Motifs de création des arrêtés municipaux



Notre analyse :

Il est intéressant de constater que la ville de Melun ait indiqué souhaiter la « préservation du tissu économique local » dans un arrêté régissant le transport de marchandises. La logistique est en effet indispensable aux établissements commerciaux : sa bonne gestion peut contribuer à l'apaisement des centres urbains, et donc à leur attractivité.

11.3. UNE HÉTÉROGÉNÉITE SÉMANTIQUE

Les arrêtés analysés font état d'au moins 5 manières différentes de désigner des aires de livraison. Cette hétérogénéité est constatée entre les arrêtés de différentes communes, mais également entre les arrêtés d'une même commune. Les terminologies suivantes ont été relevées :

- ✓ Emplacements de stationnement réservé
- ✓ Aires de livraison
- ✓ Emplacements réservés aux livraisons
- ✓ Emplacement livraison
- ✓ Espace livraison

Recommandations :

Bien que le sens des mots soit plutôt explicite, le fait d'homogénéiser les terminologies pour désigner les aires de livraison permet de faciliter la compréhension de la réglementation, et ainsi d'augmenter les chances de la faire respecter.

11.4. UNE FORTE VOLONTE DE LIMITER LE TRANSIT DE POIDS LOURDS

Sur les 46 arrêtés limitant la circulation de gabarits, 40 interdisent les poids lourds (>3,5 tonnes), soit 87% des cas. Au total, ce sont 13 communes de la CAMVS qui restreignent la circulation des poids-lourds, dans toute la commune ou à la rue. Le reste des arrêtés interdisent la circulation de gros porteurs et d'articulés. 6 gabarits différents interdits à la circulation sont recensés sur l'agglomération.

Gabarits de véhicules interdits à la circulation

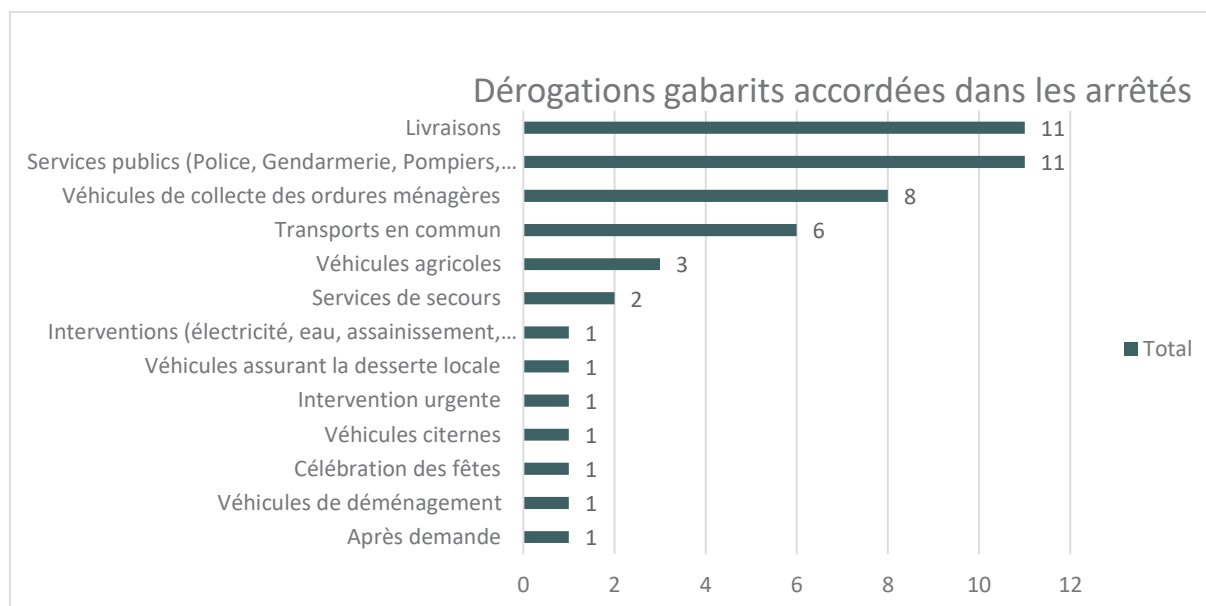
Tonnages interdits à la circulation	Nombre d'arrêtés
>3,5	40
>5	2
>7,5	1
Entre 3,5t et 26t	1
>12	1
>13	1
Total général	46

Notre analyse :

Saint-Fargeau-Ponthierry restreint la circulation de 3 tonnages différents (3,5t ; 5t et 12t). Or cette complexité réglementaire à l'échelle d'une commune peut complexifier l'organisation des tournées des transporteurs, générer des kilomètres parcourus supplémentaires et/ou limiter la massification des marchandises. Ainsi, un travail d'articulation réglementaire intercommunal pourrait être engagé en vue d'améliorer la lisibilité de la réglementation.

A noter que les livraisons font régulièrement l'objet de dérogation à ces restrictions de gabarits. C'est le cas de 25 arrêtés. Ainsi, c'est bien le **transit** de poids-lourds qui est ciblé par la réglementation de l'agglomération car les livraisons sont souvent autorisées (par 11 arrêtés de circulation). Puis, de manière assez classique, les véhicules de services publics, comme les véhicules de collecte des ordures ménagères, la police et la gendarmerie, ainsi que les transports en commun, sont exclus des restrictions de gabarits.

Types de dérogations aux restrictions de gabarits



Notre analyse :

Lorsque les livraisons ne sont pas définies clairement comme dérogation à la limite de gabarit poids-lourd dans les arrêtés, il y a un risque de multiplication du nombre de véhicules de livraison en circulation. En effet, pour transporter un même volume de marchandises, plusieurs petits véhicules seront utilisés. Cela a pour conséquence une augmentation de l'occupation de la voirie et une augmentation de la congestion routière. En effet, le poids-lourd est un outil de massification des marchandises et son usage peut être tout à fait pertinent pour livrer des établissements générant des flux de marchandises importants (exemples : grands magasins, superettes, boulangeries...).

Rendre le transport de marchandises trop contraignant peut également encourager le transport en compte propre, qui est souvent moins bien optimisé.

11.5. UN PANEL LARGE DE SERVICES CHARGES DE L'APPLICATION DES ARRETES

Les 53 arrêtés de la CAMVS analysés présentent 50 services et/ou personnes différents en charge de l'exécution des arrêtés du transport de marchandises. A noter qu'un arrêté mentionne 10 services différents ! Par ailleurs, il convient de distinguer les services / personnes chargées de l'exécution des arrêtés de ceux auprès desquels il convient de communiquer la réglementation. Cette distinction est souvent omise, or certaines personnes nommées ne sont pas autorisées à réaliser de tels contrôles (ex : le SDIS, les services postaux).

Services / personnes en charge de l'exécution des arrêtés de la CAMVYS

Services / personnes en charge de l'exécution des arrêtés	Nombre de fois où le responsable est cité dans les arrêtés
Commissaire de Police de Melun	8
Directeur Général des Services	8
Chef de service de la Police Municipale	7
Commissaire Central	6
Commandant de Groupement de Gendarmerie Nationale	6
Commandant de la Brigade de Gendarmerie	6
Directeur des Services Techniques	4
Directeur Général des Services de la Ville de MELUN	4
Agents de la force publique	3
Commandant du Commissariat de Police de Dammarie-les-Lys	3
M. le Directeur de la Police Municipale	3
Président du Conseil Général service des routes	2
Préfet de Seine-et-Marne	2
Major du poste de la Police Nationale du Mée-sur-Seine	2
Commissaire Divisionnaire Chef du District de la Police d'Etat de Seine-et-Marne	2
Président de la communauté d'agglomération Melun Val de Seine	2
Commandant du Groupement de Gendarmerie de Seine-et-Marne	2
Responsable de la Police Municipale de la Ville du Mée-sur-Seine	2
Maire de la commune de BOISSIE LE ROI	2
Maire de la commune de Voisenon	2
Directeur Départemental de l'Agence Régionale de Santé	1
Secrétaire Général de la Préfecture	1
Responsable de la Police Municipale	1
Colonel commandant le groupement de gendarmerie de Seine-et-Marne	1
Directeur des Services Postaux	1
Commandant du SDIS77	1
Directeur départemental de l'Équipement	1
Ingénieur des travaux publics de l'Etat	1
Représentants du SDIS77	1
Lieutenant du Service Départemental d'Incendie et de Secours de Seine-et-Marne	1

Services / personnes en charge de l'exécution des arrêtés	Nombre de fois où le responsable est cité dans les arrêtés
Commissaire Divisionnaire de Police de Melun	1
Commandant de la Gendarmerie de la brigade de COUBERT	1
Directeur de Transdev Ile-de-France	1
Commissaire de Police de Dammarie-les-Lys	1
Président du Conseil Départemental de Seine-et-Marne	1
Maire de la commune de Villiers en Bière	1
Président du D.M.I.T.O.M.	1
Commandant du Groupement de Gendarmerie de Melun	1
Responsable des Services Techniques	1
Directeur de la D.D.E. Melun	1
Directeur Départemental des Polices urbaines de Seine-et-Marne	1
Commissaire de Police	1
Commissaire de Melun	1
Maire de Saint Germain Laxis	1
Lieutenant de Police du Mée sur Seine	1
Directeur de la Police Municipale de MELUN	1
Police Nationale	1
Garde-Champêtre de la Commune de Seine-Port	1
Maire de Lissy	1
Maire de Rubelles	1
Total	106

Notre analyse :

Une telle diversité sémantique cumulée à un tel nombre de services rend peu lisible la responsabilité du contrôle du respect de la réglementation. Cela peut donner lieu à un manque de contrôle, et donc à des abus.

Afin de limiter ce risque, un travail de ciblage des services chargés de l'exécution des arrêtés ainsi qu'une recherche d'homogénéisation sémantique dans les responsabilités de l'exécution des arrêtés pourraient être menés par la CAMVS.

11.6. DES DEFAILLANCES

■ Des éléments manquants

Les arrêtés sont parfois incomplets. Il peut manquer notamment les services chargés de l'exécution de l'arrêté ainsi que des précisions sur la signalisation verticale à installer.

■ Une contradiction sémantique

L'arrêté 2019-039 de DAMMARIE-LES-LYS mentionne que « *les emplacements désignés 'aires de livraisons' aménagés sur le domaine public et matérialisés au moyen d'une signalisation réglementaire mentionnés dans l'article 2 du présent arrêté, sont réservés exclusivement aux livraisons. Les dimanches et jours fériés, les aires de livraisons sont librement accessibles à l'ensemble des usagers.* »

Or les aires ne peuvent pas être "réservées exclusivement aux livraisons" et en même temps partagées à tous les usagers les dimanches et jours fériés.

■ Des arrêtés mixant la réglementation des véhicules particuliers avec le transport de marchandises

C'est le cas par exemple de l'arrêté 2021/06 de LISSY et du 2021.491 de MELUN. Or mixer les sujets sur un même arrêté n'est pas recommandé dans la mesure où leur appropriation par les acteurs économiques est plus difficile, le transport de marchandises faisant l'objet d'un petit paragraphe parmi plusieurs pages d'arrêté.

■ Des imprécisions relatives aux aires de livraison

L'arrêté 2021.491 de MELUN indique une aire de livraison "à l'angle de la rue du Miroir et de la rue de Boissettes". Cette localisation est imprécise. Par ailleurs, elle n'a pas été identifiée pendant le diagnostic terrain, il est donc possible que l'arrêté ne soit plus à jour.

Recommandation :

Il est recommandé d'indiquer dans les arrêtés un numéro et une rue. Pour plus de précision et de transparence, un code de géolocalisation ainsi qu'une carte en ligne des aires de livraison peuvent compléter les arrêtés.

L'arrêté 2020.1112 de MELUN indique que les aires de livraison sont autorisées aux livraisons jusqu'à 11h. Mais à partir de quelle heure, avant 11h, les véhicules de livraison peuvent y stationner ? Le diagnostic terrain est conforme à cette règle, qui toutefois est insuffisante car elle peut donner lieu à des squattages de véhicules de particuliers pendant les heures de livraison des établissements économiques.

■ Une incitation au compte propre

L'arrêté 2021.491 de MELUN mentionne que les commerçants et artisans sont autorisés à utiliser leur badge pour effectuer ou faire effectuer leurs livraisons « *7 jours sur 7 et 24 heures sur 24* ». Une telle mesure n'incite pas la professionnalisation du transport de marchandises et favorise le compte propre, souvent moins optimisé que le compte d'autrui.

■ Un arrêté incompréhensible

L'arrêté 2021.491 de Melun est incompréhensible. En effet, il interdit la circulation des véhicules à moteurs entre 01h et 11h sur toutes les rues de l'article 2, sauf pour les rues de l'article 2... Par ailleurs, les horaires d'accès via les bornes sont différents en accédant par la rue du Miroir. Du coup, les

véhicules à moteur peuvent-ils circuler dans la zone piétonne entre 15h et 19h ? Cet arrêté doit être entièrement revu.

- **Des arrêtés illisibles**

Des arrêtés communiqués par LE MEE-SUR-SEINE sont illisibles, soit du fait de leur ancienneté, soit à cause de la qualité du scan. Ils sont de ce fait impossibles à analyser ou à contrôler.

11.7. BONNES PRATIQUES

- **Apaisement du cœur de ville**

Melun restreint la circulation des véhicules motorisés dans les rues piétonnes à partir de 11h. Une telle mesure contribue à apaiser le cœur de ville et incite à l'utilisation de vélos-cargos pour les livraisons qui peuvent facilement s'insérer après cet horaire.

- **Une définition claire**

Dans l'arrêté 2020.1112 du 25/11/20, Melun définit très clairement le terme "arrêt" pour l'usage des aires de livraisons. Cela permet d'éviter les risques de stationnement de longue durée sur les aires de livraison par des commerçants par exemple.

Extrait de l'arrêté 2020.1112 du 25/11/20 de Melun

Le terme « arrêt » désigne l'immobilisation momentanée d'un véhicule sur une route durant le temps nécessaire pour permettre la montée ou la descente de personnes. Le chargement ou le déchargement du véhicule, le conducteur restant aux commandes de celui-ci ou à proximité pour pouvoir, le cas échéant, le déplacer.

- **Une signalisation verticale précise**

VAUX-LE-PENIL (N°11i111) et SEINE-PORT (N°08/2005) décrivent précisément dans leurs arrêtés le type de panneau de signalisation à planter et leurs localisations précises. Ces indications assurent une implantation signalétique homogène et cohérente dans les communes.

11.8. SYNTHÈSE ET RECOMMANDATIONS

SYNTHÈSE :

De très fortes contraintes sont appliquées afin d'éviter le transit et la circulation de véhicules de livraison de type Poids-Lourds dans les communes de la CAMVS. C'est particulièrement le cas à SAINT-FARGEAU-PONTHIERRY, avec 3 gabarits différents interdits à la circulation (sauf pour les livraisons dans certains cas).

Or les interdictions totales de circulation aux gabarits >3,5 tonnes peuvent inciter le compte propre et fragmenter les flux. Sauf en cas de contrainte physique (rues trop étroites), le fait d'appliquer des dérogations pour les livraisons peut favoriser la massification des flux de marchandises.

Enfin, il n'y a aucune réglementation incitant le renouvellement des flottes vers des motorisations plus douces. La restriction dans les rues piétonnes après 11h à Melun est encore timide pour avoir un impact plus large.

RECOMMANDATIONS :

- Le fait **d'associer des cartes en annexe aux arrêtés** permet aux usagers de mieux visualiser, et donc de mieux s'approprier la réglementation (Ex : celui de DAMMARIE-LES-LYS, de MAINCY ou de MELUN 2010.1154), surtout lorsqu'il y a un nombre de voies conséquent réglementées. Or une meilleure appropriation de la réglementation par les acteurs économiques incite à leur respect. Ainsi, un accès facilité à la réglementation ou encore des cartes des aires de livraisons en ligne peuvent aider les acteurs économiques à mieux optimiser leurs tournées de livraison.
- Plusieurs arrêtés interdisent la circulation des >3,5T sauf pour les livraisons, mais il n'est pas précisé **quelle preuve doit être montrée**, ou comment il est possible de contrôler qu'un poids-lourd livre effectivement le centre-ville (ex : 2010.1154 de MELUN). Le préciser (par exemple en expliquant dans l'arrêté la présentation d'un bon de livraison) permettrait de faciliter le travail de contrôle des agents de la police municipale.
- Enfin, pour la **structure des arrêtés**, il convient de distinguer les arrêtés régissant le transport de marchandises de ceux pour les véhicules particuliers. L'ajout de définitions (ce qu'est un livreur, une livraison, un arrêt...) évite toute confusion. Enfin, une **harmonisation de la sémantique pour les aires de livraison**, à minima au sein des arrêtés d'une même commune, permettrait également une meilleure compréhension de leur usage.

12 ÉVOLUTION ET PROJET DE TERRITOIRE

12.1. PROJET DE TERRITOIRE

12.1.1. PROJET MELUN VAL DE SEINE 2030

Voté par les élus communautaires en mars 2022, le projet d'agglomération **AMBITION 2030** est le projet, élaboré notamment avec une phase de concertation, qui établit et structure la feuille de route ou « Projet de territoire » de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine à l'horizon 2030.

Les 6 orientations stratégiques du Projet de territoire sont les suivantes :



Source : Ambition 2030, CAMVS

Particulièrement, afin de mettre en valeur le thème « **On bouge** », les actions qui impacteront le système logistique de Melun Val de Seine sont les suivantes :

- **Mise en œuvre d'un schéma directeur de l'axe Seine** prévoyant des aménagements, le développement d'activités de loisirs et du port de Melun
- **Plan Local de Mobilité** : cet outil permet d'agir sur les différents champs d'intervention des déplacements (stationnements, plans de circulation...). La démarche est en cours.
- **Régulation de la circulation** :
 - Modélisation et réduction de la circulation (plans de circulation, allègement du trafic de transit, restrictions de circulation, évolution du stationnement...).
 - Etude pour la mise en place d'une Zone à Faibles Emissions mobilités.
 - Accompagnement des plans de mobilité d'entreprises.
 - **Livraison du dernier km.**

- **Développement de l'intermodalité :**

- Aménagement du pôle d'échanges multimodal de Melun.
- Création de parcs de stationnement relais. Etude d'un parking relais (P+R) en gare de Livry-sur-Seine.
- Mise en place de stationnements vélos sécurisés sur les gares routières et les lieux de concentration de flux.

- Développement des modes actifs : Amplification du déploiement du schéma directeur des liaisons douces.

Particulièrement, afin de mettre en valeur le thème « **On agit** », les actions qui impacteront le système logistique de Melun Val de Seine sont les suivantes :

- **Développement économique :**

- Maîtrise du foncier et reconversion de friches industrielles et économiques.
- Développement du parcours immobilier de l'entreprise (création d'un hôtel d'entreprises agroalimentaire, d'une pépinière d'entreprises, d'un hôtel d'entreprises artisanal au sud de la Seine et de tiers-lieux couvrant l'ensemble du territoire).
- Renforcement de l'animation territoriale et de l'accompagnement des nouvelles entreprises (grâce au recrutement d'un agent développeur économique).
- Poursuivre le développement et la rénovation des zones d'activités économiques.
- Démarrage opérationnel de l'aménagement du Quartier Saint Louis, à Dammarie-les-Lys

Particulièrement, afin de mettre en valeur le thème « **On préserve** », les actions qui impacteront le système logistique de Melun Val de Seine sont les suivantes :

- **Développement économique :**

- Elaboration du Schéma de Cohérence Territorial (SCoT)
- Actualisation du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

Ainsi, le projet de territoire Ambition 2030 impactera et considère la mobilité des marchandises ainsi que la logistique du dernier kilomètre (une action dédiée).

12.1.2. LE PLAN CLIMAT AIR ENERGIE TERRITORIAL (PCAET)

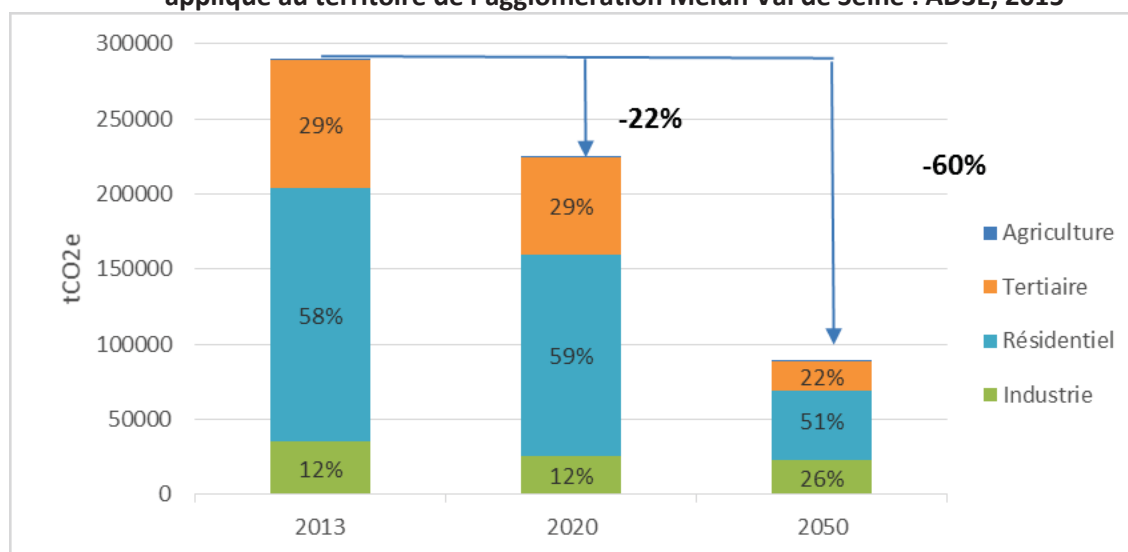
La Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine a décidé lors de la réunion du Conseil Communautaire du 1er octobre 2012, de s'engager dans l'élaboration et la mise en œuvre d'un Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET). Il est à noter que depuis le début de l'élaboration du PCAET en 2013 la mandature a changé et le périmètre de l'Agglomération a évolué (14 communes lors de l'élaboration du profil climat, 16 communes au moment de l'approbation du plan d'actions, 20 communes aujourd'hui). Le plan d'actions a été adapté aux 16 communes formant la Communauté au 1er janvier 2016.

Les objectifs fixés par les élus sont ceux du **paquet climat énergie** ou « 3x20 » qui se traduit, à l'horizon 2020, par :

- La réduction de 20% des émissions de gaz à effet de serre (GES) par rapport à 1990, (- 14% par rapport à 2005)
- L'amélioration de 20% de l'efficacité énergétique,
- L'intégration de 20% d'énergies renouvelables dans le bouquet énergétique.

Dans le cadre du PCAET, la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine a mené des investigations pour dresser le bilan des émissions de GES, le bilan énergétique et la production d'énergie sur son propre territoire. En vue de conforter son positionnement sur les objectifs nationaux, un travail de territorialisation s'est traduit par la déclinaison des objectifs régionaux sur le diagnostic sectoriel de l'Agglomération.

**Territorialisation des objectifs du SRCAE Ile-de-France pour les émissions de GES
appliqué au territoire de l'agglomération Melun Val de Seine : AD3E, 2015**



Source : PCAET, CAMVS

Ainsi, 35 actions du PCAET de la CAMVS ont été définies afin d'atteindre ces objectifs. Le PCAET ne comprend pas d'actions dédiés à la mobilité des marchandises et à la logistique du dernier kilomètre.

Liste des actions du PCAET :

AXE	OBJECTIF	Actions
UNE COLLECTIVITE EXEMPLAIRE	1 Promouvoir et développer un patrimoine sobre et efficace	1 Suivre, limiter et réduire les consommations énergétiques des bâtiments
		2 Apporter la compétence « énergie » à l'ensemble des communes du territoire
		3 Mettre en place une gestion et valorisation des Certificats d'Economies d'Energie (CEE)
		4 Veiller à la qualité de l'air (QA) dans la gestion des bâtiments
	2 MIEUX CONSOMMER ET LIMITER LA PRODUCTION DE DÉCHETS	5 Éviter la surconsommation et favoriser l'économie circulaire
		6 mettre en place une politique d'achat et de commande publique responsable
		7 Privilégier les circuits à faible impact carbone
		8 Améliorer le tri
	3 AMÉLIORER LA MOBILITÉ DES AGENTS	9 Mise en place d'un plan de déplacement d'administration
		10 Promouvoir des nouveaux modes de travail pour limiter les déplacements
		11 Promouvoir l'utilisation du vélo
		12 Gérer et optimiser une flotte mutualisée de qualité
VERS UN TERRITOIRE DURABLE	4 AMÉNAGER DURABLEMENT LE TERRITOIRE	13 Intégrer les critères de durabilité dans les documents d'urbanisme et de planification
		14 Intégrer les critères d'adaptation du territoire dans la construction du territoire de demain
		15 "utiliser" les espaces naturels comme structuration du territoire et développer leur richesse
		16 Aménager le territoire en prenant en compte la qualité de l'air
	5 INCITER À LA RÉNOVATION ET LA CONSTRUCTION D'UN HABITAT DURABLE	17 Promouvoir la rénovation énergétique du parc existant
		18 Favoriser la construction d'un habitat performant
	6 PROMOUVOIR UNE MOBILITÉ DURABLE	19 Développer de nouvelles mobilités intermodales et alternatives et fédérer le changement
		20 Poursuivre le développement de l'offre MELIBUS
		21 Poursuivre la mise en place de la Politique cyclable
		22 Penser le territoire pour des nouveaux modes de travail
	7 AMÉLIORER LE MIX ÉNERGÉTIQUE	23 Promouvoir et développer la méthanisation
		24 Favoriser au niveau territorial le développement de la richesse géothermique
		25 Étudier le potentiel EnR sur chaque projet patrimoine et/ou aménagement
		26 Connaître et suivre les réseaux énergétiques du territoire
VERS UNE CONCERTATION DE TOUTES LES PARTIES PRENANTES	8 PROLONGER L'ACTION DE L'AGGLO VIA SES DÉLÉGATAIRES	27 Agir sur la politique assainissement
		28 Agir sur la politique déchets
		29 Agir sur la politique transport
		30 Agir sur la gestion de la patinoire
	9 ACCOMPAGNER LES ACTEURS DU TERRITOIRE	31 Accompagner les entreprises dans leurs problématiques énergétiques
		32 Former et sensibiliser l'ensemble des acteurs du territoire à la performance énergétique, la maîtrise de l'énergie et l'aménagement durable
		33 Sensibiliser les habitants aux enjeux du PCET et de la transition énergétique
	10 AMPLIFIER, ANIMER ET ÉVALUER LE PCAET	34 Impliquer la camvs dans une dynamique « énergie » et amplifier le PCAET
		35 Animer les instances de pilotages et suivre les indicateurs

Source : PCAET, CAMVS

12.2. LES GRANDS PROJETS D'AMÉNAGEMENT

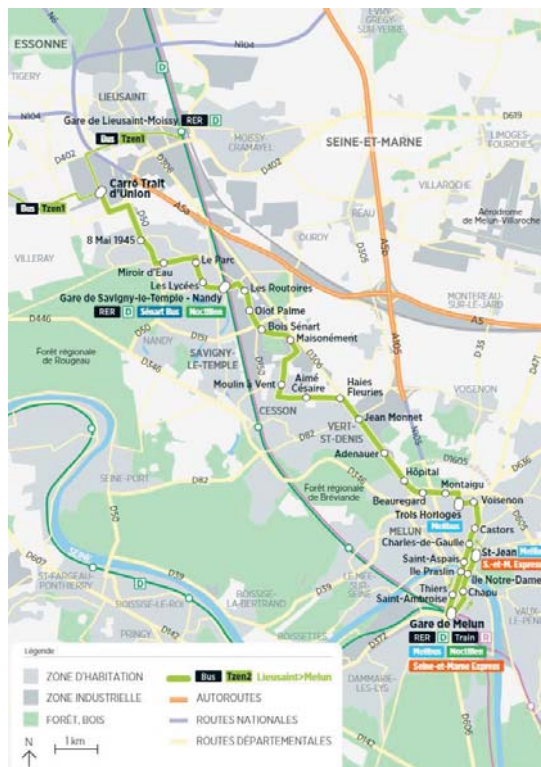
Ce chapitre présente deux grands projets d'aménagement identifiés. D'autres opérations de renouvellement urbain et de ZAC existent sur le territoire, mais ces deux opérations d'envergure nous semblent importantes à indiquer car elles modifient le système logistique et de mobilités de l'agglomération.

12.2.1. LE PROJET D'AMÉNAGEMENT DU TZEN 2

La nouvelle ligne du Tzen 2 circulera du Carré Sénart à Lieusaint jusqu'à la gare de Melun. Avec ses 26 stations, le Tzen 2 desservira les quartiers et les centres-villes de Lieusaint, Savigny-le-Temple, Cesson, Vert-Saint-Denis et Melun. Il sera en correspondance avec le RER D et la ligne R, avec le Tzen 1 et les lignes de bus existantes.

Les Tzen, mis en œuvre par IDF Mobilités, sont des liaisons de bus modernes, leurs caractéristiques sont semblables à celles d'une ligne de tramway : voie de circulation réservée, priorité aux feux, accessibilité aux personnes à mobilité réduite et information voyageurs en temps réel à bord du véhicule et en station.

Tracé du Tzen 2



Source : <https://www.tzen2.com/decouvrir-le-tzen-2>

L'aménagement du Tzen 2 s'accompagnera d'une transformation urbaine et paysagère des voies qu'il emprunte. Ainsi, les trottoirs, les voies de circulation et les stationnements seront réaménagés afin d'offrir une plus grande place aux modes actifs et aux transports en commun. Des aménagements cyclables seront réalisés sur la majorité des rues empruntées par le Tzen 2.

A Melun, le secteur des Hauts de Melun en cours de mutation avec les projets suivants :

- L'aménagement de l'écoquartier Woodi (+ 8 000 habitants à terme)
- La D606 / D605 va devenir un boulevard urbain (hauts de Melun), le rond-point de l'Europe va devenir un carrefour à feux de signalisation
- Aménagement du TZEN 2.

Le calendrier du chantier est le suivant (l'objectif plus réaliste est une mise en service à horizon 2029-2030 – source : entretien).



Source : <https://www.tzen2.com/decouvrir-le-tzen-2>

Le chantier d'aménagement impactera fortement la mobilité dans le centre-ville de Melun. Une étude d'impact des travaux du TZEN est programmée et va être lancée par la Ville de Melun. Les commerçants de Melun anticipent les chantiers et ont exprimé le besoin d'un nouveau plan de circulation.

Depuis le 6 mars, et pour une durée de 14 mois, les travaux préparatoires à l'arrivée du Tzen 2 sur l'avenue Thiers de Melun ont débuté. Les interventions sont réalisées par différents acteurs (Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine, GRDF, GRT Gaz, ENEDIS, Orange, etc.) afin de déplacer, adapter ou rénover certains réseaux et VRD (gaz, télécommunication, assainissement, électricité, etc.).

Pendant la durée des travaux, la circulation est maintenue ; cependant deux voies de circulation (sur 6) et des places de stationnement sont ponctuellement neutralisées.

Communication autour du chantier du Tzen 2



Travaux préparatoires Tzen2 avenue Thiers



Les travaux commencent sur l'avenue Thiers

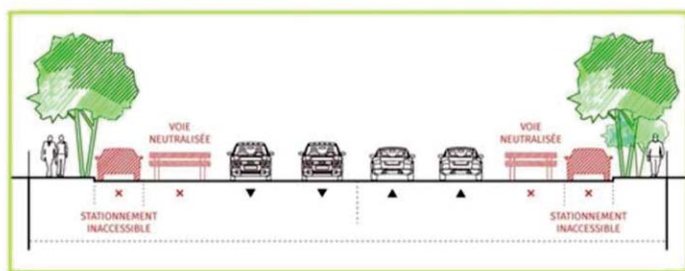
Dans le cadre de la préparation des travaux du Tzen 2, des travaux auront lieu à partir du **lundi 6 mars 2023** sur l'**avenue Thiers** pour une durée estimée à 14 mois.

Les concessionnaires, en charge des réseaux souterrains (Dalkia, GRDF, GRT Gaz, ENEDIS, Orange ou encore SEMAFORE...), interviendront en premier pour le dévoiement et le remplacement de ces derniers.

→ **Durant toute la durée des travaux :**

- deux voies de circulation seront neutralisées (il s'agit des voies situées de part et d'autre de l'avenue, voir schéma)
- les places de stationnement situées sur l'**avenue Thiers** ne seront plus accessibles

→ **Impact sur la circulation et le stationnement pendant les travaux :**



Retrouvez le plan finalisé au dos. 

Hôtel de Ville 16 rue Paul Doumer 77000 Melun - 01 64 52 33 03 - www.melun.fr

Source : <https://www.leparisien.fr/seine-et-marne-77/travaux-du-tzen-2-a-melun-13-mois-dembouteillages-en-vue-evitez-lavenue-thiers-06-03-2023-HDK6T6Z5HVFJVAHVHXF6VKWIBEI.php>

12.2.2. LE RENOUVELLEMENT DU CLOS SAINT LOUIS

Le quartier du Clos Saint-Louis, 130 hectares situé en bordure de Seine à Dammarie-les-Lys, est appelé à devenir un quartier mixte d'activités économiques (PME-PMI, tertiaire, ...) et de logements (jusqu'à 5 000 habitants). Le projet est porté collectivement par la Communauté d'Agglomération Melun-Val de Seine, la commune de Dammarie-les-Lys, l'Etat et l'EPA Sénart.

Le site accueille toujours quelques activités, qui devront être délocalisées :

- Moncassin (logistique des véhicules neufs) ;
- Un centre technique municipal ;
- VEOLIA.

Le site a une longue histoire industrielle depuis la fin du XVIII^e siècle. Il en résulte une pollution importante des sols mais aussi la présence d'un patrimoine industriel exceptionnel comme l'ex-usine Idéal Standard construite en 1928 par Eugène Freyssinet. Sa requalification est néanmoins rendue complexe par la pollution des sols, et un coût de dépollution élevé.

Le Plan Guide du renouvellement et de l'aménagement de ce secteur est en cours de définition.

HAROPA Ports de Paris, qui dispose d'une emprise foncière (port de Dammarie-les-Lys) est concernée par le projet (dont un scénario de modification des implantations foncières et bords à voie d'eau d'HAROPA).

13 PREMIERES RECOMMANDATIONS

13.1. ANALYSES AFOM

ATOUTS	FAIBLESSES
- Un territoire en croissance démographique été attractif - Un territoire avec une ville-centre qui polarise les flux : 50 700 livraisons / semaine sur la CAMVS, 32% généré par Melun - Un centre-piéton à Melun bien identifié - Une densité des livraisons : 50 700 livraisons / semaine selon la modélisation, dont 66% en réception - Des origines de flux relativement proches (dans le sud de Paris) - Une continuité du bassin d'approvisionnement sur Melun, Dammarie-les-Lys, Le Mée-sur-Seine et Vaux-le-Pénil - Un maillage en points relais cohérent même si une densification est à prévoir - La zone d'activités de Vaux-le-Pénil et les friches identifiées, proches du centre-ville de Melun - Un territoire multimodal	- Un trafic de transit très intense (jusque 4 000 PL / jour avenue Thiers) et particulièrement perturbant dans le centre de Melun - Des activités fortement génératrices de flux et positionnées dans la ville de Melun - Un point de tension majeur rue Saint-Aspais - Des aires de livraisons pas toujours bien dimensionnées et organisées, souvent utilisées de façon illicites. - Un centre-ville de Melun manquant de dynamisme, fortement concurrencé par des zones commerciales périphériques qui captent une grande part de la consommation des ménages Absence de disponibilité foncière dans les zones d'activités - Des pratiques logistiques dans l'espace public, et particulièrement dans le centre de Melun, qui génèrent des externalités négatives et des risques de sécurité pour les riverains et pour les chauffeurs-livreurs - Des arrêtés règlementaires pas toujours adaptés - Une transition énergétique encore à réaliser Faible utilisation des modes alternatifs à la route, sauf pour les trafics fluviaux de céréales
OPPORTUNITES	MENACES
- Le projet de Territoire Ambition 2030 : des actions ambitieuses pour la mobilité, une action dédiée à la logistique urbaine PCAET : une stratégie de la CAMVS pour s'inscrire dans la transition - Un projet majeur de renouvellement urbain au Clos Saint Louis avec un projet portuaire - Un potentiel pour développer un ELU sur la zone d'activités de Vaux-le-Pénil (La Poste), proche du centre-ville de Melun - Un centre-ville de Melun propice au développement de la cyclo-logistique - Un nouveau plan de circulation dans le centre-ville de Melun pour organiser la mobilité lors du chantier du TZEN 2 : une opportunité pour réorganiser les livraisons ? - Une DSP sur les parcs de stationnement à Melun arrivant à son terme en 2025, peut-être une opportunité pour intégrer la logistique urbaine.	- Une nécessaire maîtrise des implantations logistiques en Seine-et-Marne et à Melun Val de Seine - Le chantier du TZEN 2 risque de rendre difficile la mobilité et les circulations dans le centre-ville de Melun et sur l'avenue Thiers (transit) Crise économique des commerces de proximité et augmentation de la vacance commerciale - Une croissance du e-commerce génératrice de flux importants sur le territoire - Un positionnement en dehors de la ZFE-métropolitaine qui rend moins prioritaire la transition énergétique pour les transporteurs

13.2. QUELQUES RECOMMANDATIONS

Ces premières recommandations devront être affinées lors des ateliers de concertation, avec les acteurs du territoire afin de parvenir à un plan d’actions. Il s’agit à ce stade, sans être exhaustif de pistes de recommandation qui découlent du travail de diagnostic.

Apaiser le territoire :

- **Mieux maîtriser et réduire les flux de transit**, en partie dus à des volontés des acteurs de couper au plus court et éviter des péages.
- **Garantir la sécurité des opérateurs et chauffeurs-livreurs notamment lors des livraisons** en apportant des infrastructures adaptées.
- **Maîtriser et contrôler le stationnement**

Aller vers la transition énergétique :

- **Développer la livraison en modes doux (notamment la cyclo-logistique)** et la transition énergétique en engageant une réflexion sur l’aménagement d’un ELU, peut-être dans la zone de Vaux-le-Pénil
- **Créer des incitations réglementaires autour de la livraison en modes doux**

Mieux partager l’espace public et réglementer les pratiques :

- **Agir sur les aires de livraisons : organiser leur maillage, mettre aux normes les aires et contrôler leur usage**
- **Agir sur la réglementation** : harmoniser les termes et améliorer la lisibilité, mettre en adéquation la réglementation et les pratiques réelles (ex : aires de livraisons), mieux articuler la réglementation à l’échelle de l’agglomération

ANNEXE 1

Questions – à la volée avec les livreurs - Etude logistique urbaine Melun

Nom société & activité / compte propre :	
Métier de l'entreprise :	Transporteur / grossiste / commerçants / autre
N° et rue de l'échange :	
Date et heure :	
Magasin livré :	
Type véhicule :	VUL / Porteur / Articulé / vélo cargo
PTAC :	
Motorisation :	Diesel / GNV / Electrique
Ancienneté du véhicule :	
Sec ou frigorifique :	
Où le véhicule est-il stationné pour livrer :	Rue piétonne / aire de livraison / double-file / trottoir / autre
Quels types de marchandises / conditionnement :	Palettes / colis / fûts / rolls / bacs / vrac / autre
Quel volume (nombre de colis, palettes, etc.) :	
Où est localisée votre société / entrepôt d'origine ?	
Faites-vous une tournée ? si oui, nombre de points de dépose ?	
Quelle est votre fréquence de livraison ? sur le magasin livré, sur le terrain analysé	
Combien de temps dure la livraison ?	
Connaissez-vous la réglementation locale concernant les livraisons ? Horaires ? Gabarits ?	
Comment se passent les livraisons à Melun ? Quelles difficultés rencontrez-vous ?	
Que faudrait-il améliorer selon vous ?	

Questions – entretiens commerçants - Etude logistique urbaine Melun

Nom du commerce	
Date et heure	
Adresse	
Secteur (Melun / Dammarie / Saint-Fargeau-Ponthierry / ZA Vaux-le-Pénil)	
Type de produits livrés	
Types de contenants	Carton / colis, palette / roll, bac plastique / polystyrène, futs, sacs, carcasse, ...
Quantité (pour une livraison type)	Indicatif
Type véhicule qui livre	VUL / Porteur / Articulé / vélo cargo
Motorisation :	Diesel / GNV / Electrique
Ancienneté du véhicule :	
Sec ou frigorifique :	
Où le véhicule est-il stationné pour livrer :	Rue piétonne / aire de livraison / double-file / trottoir / autre
Combien de fois par semaine votre commerce est-il livré ? Fréquence et quels jours	
Compte propre / compte autrui	
Où est localisée la société / entrepôt d'origine ? Lieu de chargement	
Combien de temps dure la livraison ?	
Tournée / trace directe	
Connaissez-vous la réglementation locale concernant les livraisons ? Horaires ? Gabarits ?	
Comment se passent les livraisons dans votre magasin ? Quelles difficultés rencontrez-vous ?	
Que faudrait-il améliorer selon vous ?	

AVEC 10 ETABLISSEMENTS ET 6 AGENCES REPARTIS SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE, VOUS TROUVEREZ TOUJOURS UN INTERLOCUTEUR INDDIGO PRES DE CHEZ VOUS !



Notre siège social est basé à Chambéry :

367 avenue du Grand Ariétaz
CS 52401
79024 Chambéry Cedex
Tél : 04 79 69 89 69
Mail : inddigo@inddigo.com

Agence de Paris :

40 rue de l'Echiquier
75010 Paris
Tél : 01 42 46 29 00

Agence de Toulouse :

9 rue Paulin Talabot
Immeuble le Toronto
31100 Toulouse
Tél : 05 61 43 66 70

Agence de Nancy :

8 rue des Dominicains
54000 Nancy
Tél : 03 83 18 39 39

Agence de Nantes :

4 avenue Millet
44000 Nantes
Tél : 02 40 48 99 99

Agence de Marseille :

11, rue Montgrand
13006 Marseille
Tél : 04 95 09 31 00

WWW.INDDIGO.COM

