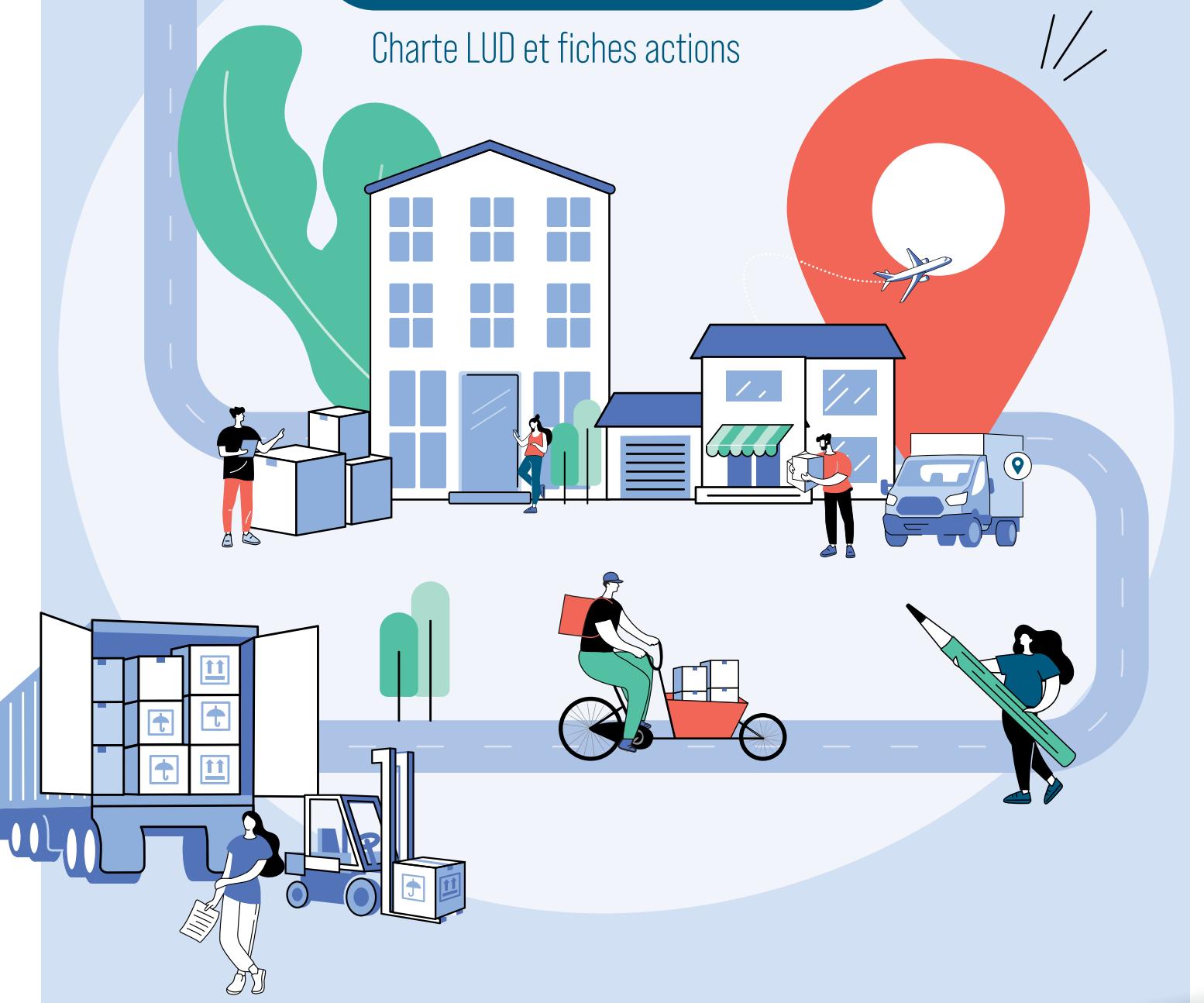


CHARTRE

de logistique urbaine durable

Charte LUD et fiches actions



édito

La Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine a approuvé en mars 2022 sa feuille de route « Ambition 2030 ». Ce document politique et fédérateur cadre l'action communautaire jusqu'à horizon 2030 dans les différents champs d'intervention de l'Agglomération.

Dans un contexte de développement du territoire communautaire, qui génère une demande croissante en déplacements, la mobilité durable représente un enjeu de taille pour préserver le cadre de vie des habitants, améliorer la qualité de l'air et apaiser les centres-villes.

Parallèlement aux mesures de fluidification de la circulation, l'Agglomération et ses communes membres doivent réduire l'empreinte environnementale des transports et favoriser l'évolution des comportements des usagers, consommateurs et professionnels, vers des modes de transports alternatifs aux modes de déplacements polluants et carbonés.

Ainsi, parmi les 15 actions du projet de territoire en matière de mobilité, l'optimisation des livraisons dites « du dernier kilomètre » est retenue comme une priorité.

En 2022, la Communauté d'Agglomération s'est saisie de ce sujet, qui n'avait jusqu'alors jamais été appréhendé finement sur le territoire. Elle s'inscrit dans le programme national InterLUD+ (Innovations Territoriales et Logistique

Urbaine Durable), initié par le centre d'expertise de l'Etat CEREMA avec l'accompagnement des organismes Logistic Low Carbon et ROZO.

Des études poussées ont permis d'alimenter et de consolider cette charte, bâtie en concertation avec les parties prenantes, publiques et privées ; elle définit un certain nombre d'actions à mettre en place dans les mois et années à venir.

Nous tenons à remercier tous les signataires qui s'engagent ici avec la Communauté d'Agglomération en faveur d'une logistique urbaine durable.



Franck Vernin,
Président de la
Communauté
d'Agglomération
Melun Val de Seine



Michel Robert,
Conseiller délégué
aux mobilités actives
et à l'intermodalité



[L'ensemble
des rapports produits
sont consultables ICI](#)

1.

Le territoire et son
fonctionnement logistique



Page 7

2.

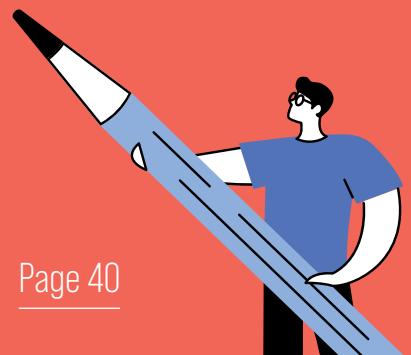
La charte
et ses actions



Page 13

3.

Les partenaires



Page 40

Qu'est-ce que la logistique urbaine ?



Le maillon terminal d'une chaîne logistique globale souvent mondiale



Une fonction indispensable à la ville et à tout territoire



Un domaine d'innovations, technologiques, organisationnelles, immobilières



Des flux multiples (types de marchandises), déséquilibrés (surtout entrants) et fragmentés (notamment depuis le e-commerce)



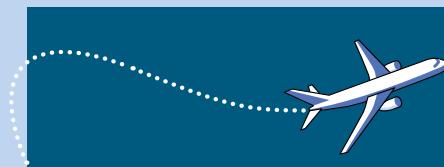
Des nombreux acteurs (acteurs publics, riverains, commerçants, transporteurs...) ayant parfois des priorités contradictoires



Une fonction qui accompagne les évolutions sociétales, notamment le e-commerce (transport de colis commandés sur internet)



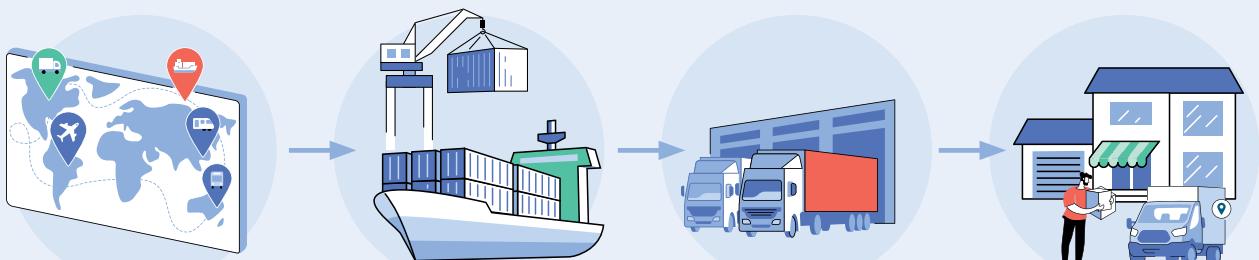
Des flux partiellement professionnalisés (la moitié de compte-propre et de compte d'autrui)



Des externalités négatives (pollutions, nuisances) que chacun s'accorde à réduire

Qu'est-ce que la logistique urbaine ?

La logistique urbaine (ou du dernier kilomètre) représente seulement 1% de la chaîne logistique en termes de distance mais c'est jusqu'à 25% du coût total.



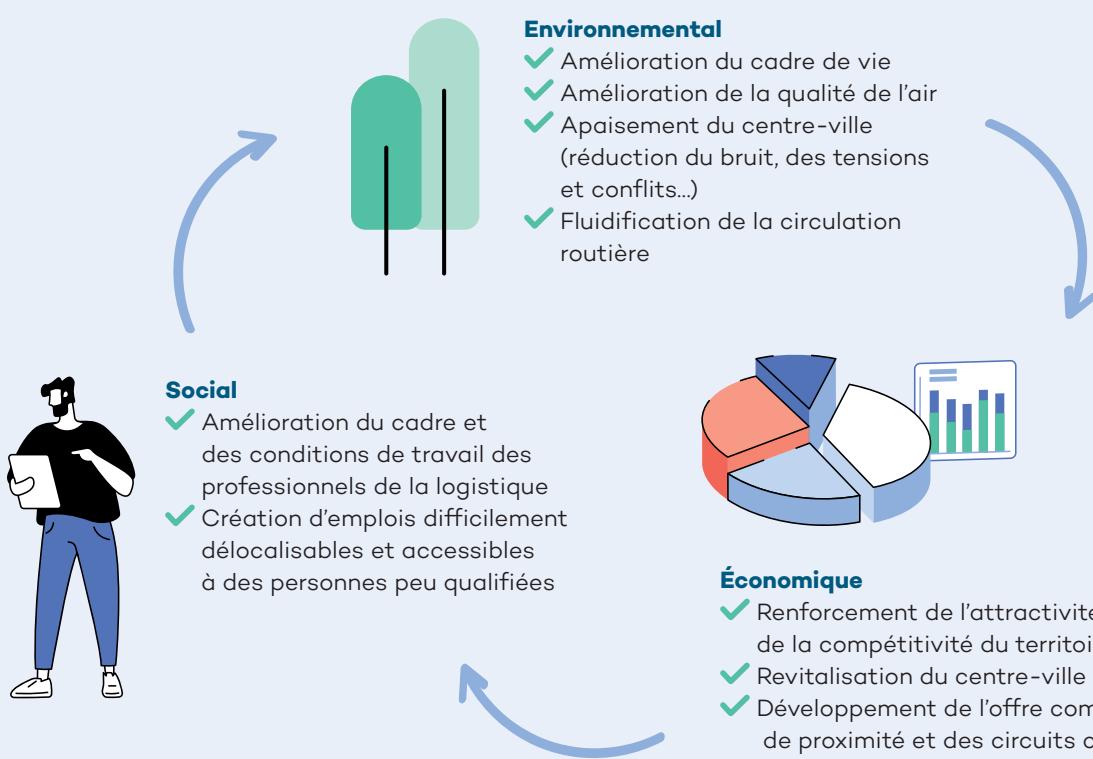
Une économie toujours très mondialisée

L'importance des places portuaires

Des plateformes intermédiaires organisationnelles de stockage, groupage et dégroupage

Derniers kilomètres et logistique urbaine

La logistique urbaine est aussi un atout pour valoriser votre territoire :



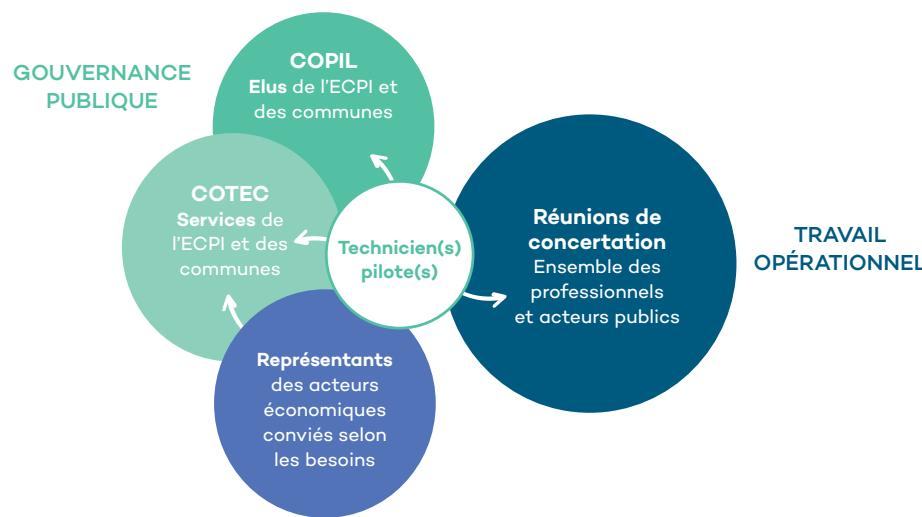
La méthodologie d'élaboration

✓ L'élaboration de la charte s'inscrit dans le programme Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable+ (Interlud+), retenu par le ministère de la Transition écologique le 12 janvier 2023. Ce programme d'innovation du dispositif des Certificats d'économies d'Energie (CEE), co-porté par le Cerema, Logistic Low Carbon et Rozo, en partenariat avec l'ADEME. LA CAMVS a choisi d'adhérer à ce programme afin de bénéficier d'une méthodologie et d'un cadre de travail éprouvé, utilisés dans d'autres collectivités.

✓ **Ses objectifs** : accroître le déploiement des chartes LUD, outil structurant pour accompagner la mutation des activités de logistique et mener une action concertée entre les acteurs, tout en soutenant l'ingénierie nécessaire à leur mise en œuvre.

✓ Pour assurer l'élaboration de cette charte puis son pilotage, sa mise en œuvre et son évaluation, une gouvernance spécifique s'impose : des comités dédiés sont régulièrement réunis. L'élaboration de la présente charte a ainsi été concertée et validée par des réunions de concertation, un comité technique (Cotech) et un comité de pilotage (Copil).

Instances de concertation et de gouvernance



La méthodologie Interlud c'est :

✓ **Un diagnostic** : faire un état des lieux sur les pratiques logistiques actuelles et identifier les acteurs locaux.

✓ **Une concertation et un plan d'actions** : élaboration collective d'un projet en vue de répondre aux enjeux propres au territoire et aux réalités économiques.

✓ **Une officialisation** : engagement de tous officialisé pour mettre en œuvre les actions définies en concertation pour une logistique urbaine durable.

✓ **Mise en œuvre et suivi des actions** : mise en place de comités et groupes de travail pour faire avancer les actions, suivi d'indicateurs et valorisation des parties prenantes.

Le diagnostic, la concertation et le plan d'actions présentés ci-après ont été réalisés à l'aide du groupement d'études Indigo/Logicités/ELV Mobilités et l'appui de Logistic Low Carbon. De nombreuses investigations ont ainsi été menées : entretiens, analyses de données, modélisations, etc.

La méthodologie d'élaboration



C'est ainsi qu'en 2023 se sont tenues 6 réunions d'échange et de travail



- ✓ Ces groupes de travail ont réuni les acteurs privés et institutionnels agissants sur le transport de marchandise et la logistique : collectivités locales, associations de commerçants, représentants de fédérations, transporteurs-logisticiens, grossistes...
- ✓ Cette concertation a permis d'échanger, de confronter des points de vue, et de faire émerger des solutions ou pistes d'action.
- ✓ Ces solutions ont servi de base de travail pour l'élaboration des fiches actions de la charte LUD, au même titre que le travail de diagnostic.



7.

Le territoire et son fonctionnement logistique

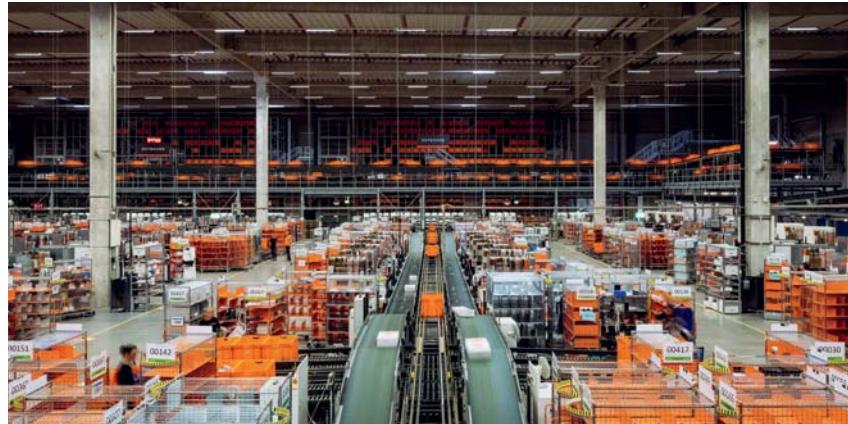


1.1. La Seine-et-Marne, premier département logistique de France

✓ Seine-et-Marne, **1^{er} département logistique de France**. 800 000 m² construits entre 2017 et 2021, 38% de l'Île-de-France, 5% de la France.

Melun Val de Seine, un espace à faible vocation logistique jusqu'à aujourd'hui...

✓ 18 000 m² construit entre 2017 et 2021 (2% du 77).
✓ Proche de territoires très logistiques (Sénart, Cœur d'Essonne, Evry Centre-Essonne), mais qui accueillent moins d'entrepôts aujourd'hui.
✓ Melun Val-de-Seine devient un **espace de desserrement logistique** (entrepôts récents La Poste et Zalando à Villaroche).



1^{er}
département
logistique
de France



18 000 m²
construits à Melun
Val de Seine entre
2017 et 2021

1.2. Les secteurs à vocation économique et commerciaux, des espaces générateurs de trafics

Les Zones d'Activités Economiques

✓ Elles sont toutes multi activités, non spécialisées.
✓ Le pôle de Villaroche est très attractif sur la « grande logistique ».
✓ Les disponibilités foncières sont limitées dans la plupart des zones.
✓ Néanmoins, les ZAE de Vaux-le-Pénil et la reconversion du Clos Saint-Louis de Dammarie-lès-Lys peuvent être des opportunités d'accueil d'espaces logistiques urbains.

Les commerces de centre-ville

✓ Ils demeurent la principale polarité commerciale « urbaine », donnant accès à une offre diversifiée.
✓ La vacance commerciale est significative à Melun comme dans plusieurs autres centres-villes.

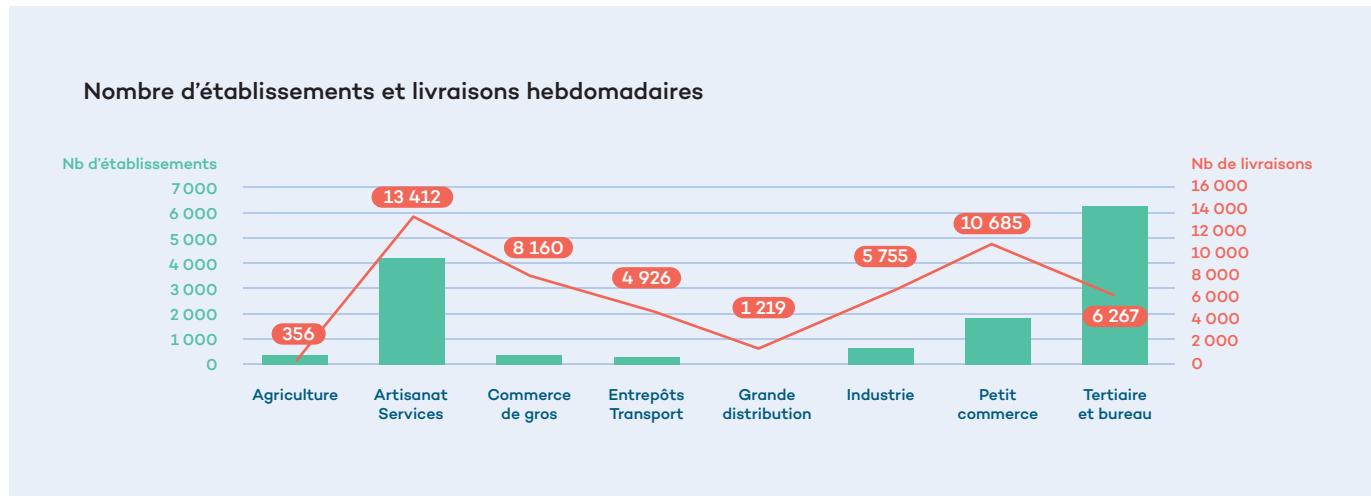
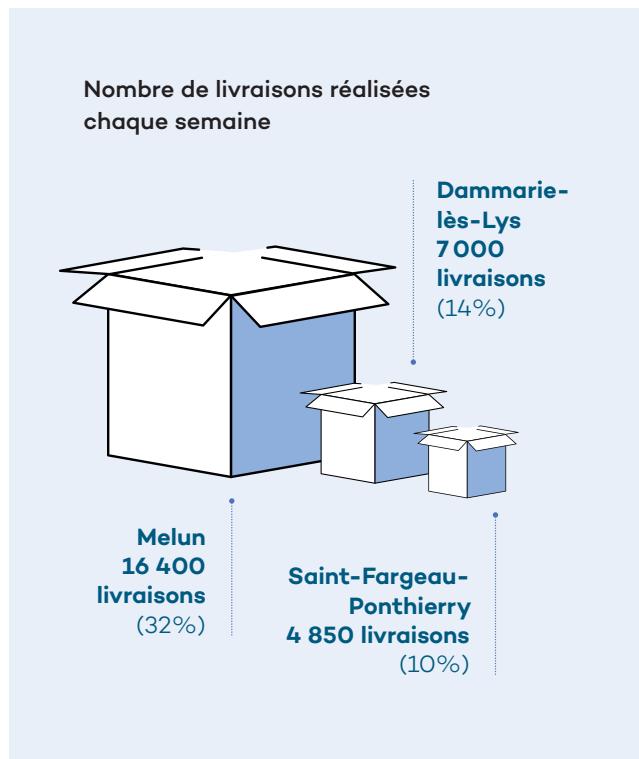
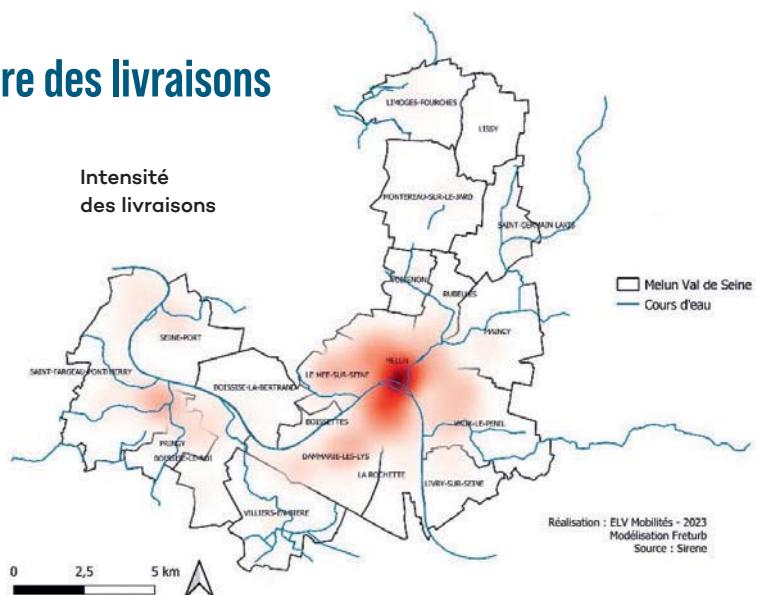
Les zones commerciales périphériques

✓ La zone du Carrefour de Villiers-en-Bière constitue le premier pôle commercial de l'agglomération.
✓ Le secteur « Champ de Foire » jouit d'une meilleure proximité au centre-ville melunais.



13. Chaque activité économique génère des livraisons

- ✓ Les 13 500 établissements économiques de l'agglomération génèrent environ 50 700 livraisons/semaine, soit 9 600 livraisons/jour.
- ✓ Les activités d'artisanat et de service, ainsi que les petits commerces, génèrent le plus de livraisons.
- ✓ 1 établissement du territoire génère en moyenne 3,7 déplacements chaque semaine pour réaliser les livraisons.
- ✓ 66% de ces livraisons sont des réceptions de marchandises.
- ✓ La forte polarisation autour de Melun supporte des flux de livraisons centripètes (vers le cœur de l'agglomération).



Ces données sont issues d'une modélisation Freturb, réalisée dans le cadre d'une étude menée par la CAMVS.

14. La démographie, un inducteur logistique de premier plan



15. Des livraisons principalement réalisées en petits véhicules émetteurs de CO₂

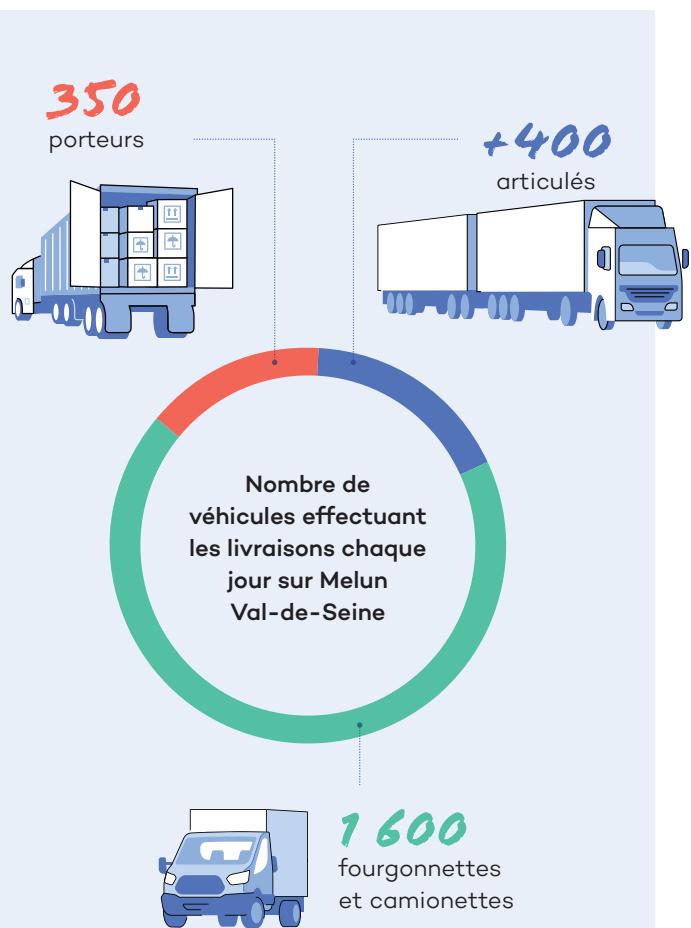
✓ **66% des livraisons sont réalisées par des VUL** (Véhicules Utilitaires Légers), majoritairement Crit'Air 2 et presqu'exclusivement diesel.

✓ **44 800 kilomètres sont parcourus chaque jour** sur l'ensemble de l'agglomération pour livrer le territoire. 45% de ces livraisons sont réalisées à Melun et Vaux-le-Pénil.

✓ **15 tonnes / jour de CO₂** sont émis par les véhicules de livraisons de marchandises (8 t par les VUL et Porteurs et 7t par véhicules articulés). À titre indicatif, les émissions sont de 50t CO₂ par jour pour la commune de Toulouse.



Hors transit ; Hors flux d'approvisionnement de chantiers ; Hors flux de marchandises réalisées par les ménages eux-mêmes



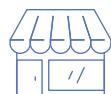
Source : SIRENE – Modélisation FRETurb – ELV Mobilités

1.6. Des pratiques de livraison qui posent problème

- ✓ La très grande majorité des places de livraison **ne respecte pas le dimensionnement recommandé par le Cerema**.
- ✓ De très nombreuses places sont utilisées de façon inappropriée par des **voitures ventouses**.
- ✓ **La rue Saint-Aspais à Melun est un point de tension** et un territoire de stationnement essentiel des camions qui ne rentrent pas dans le centre-ville, les livreurs terminant la livraison à pied.
- ✓ La durée moyenne de l'arrêt en double-file est de 17 minutes pour les VUL et de **45 minutes pour les PL**.



VERBATIMS



Commerçants

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

SECTEUR ST FARGEAU PONTHIERRY

-  « 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) »
-  « 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. »
-  « La police municipale est plutôt sévère, il y a peu de pédagogie (et pourtant aire de livraison souvent « squattée »). »
-  « La police municipale a tendance à mettre un PV aux clients de la boutique qui parfois se garent mal. »



Chauffeurs - livreurs

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. »
-  « 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. »
-  « 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. »
-  « 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 ? »
-  « 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 PONTHIERRY

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

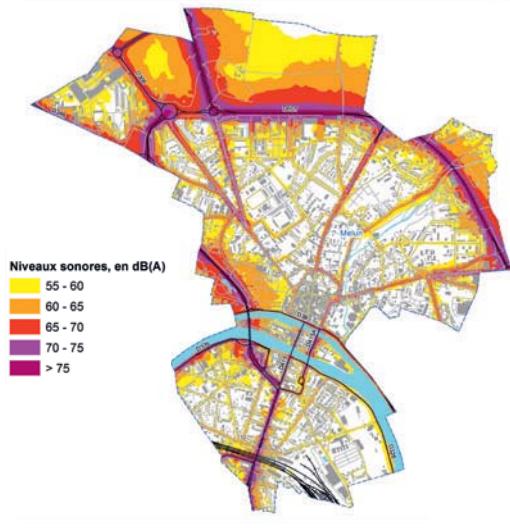
1.7 Des trafics de transit sources de nuisances et pollutions

18%



de la population de Melun est exposée à un bruit routier
> 68 décibels

- ✓ L'avenue Thiers, D606, entrée Sud de Melun, est l'axe melunais le plus chargé de véhicules Poids-Lourds.
- ✓ Les itinéraires de transit se confondent avec les itinéraires de traversée de l'agglomération, ainsi que les itinéraires des mouvements quotidiens des habitants de l'agglomération qui se rendent sur leurs lieux de travail.



1.8 Une complexité des arrêtés municipaux qui régissent le transport de marchandises

- ✓ Localement, les arrêtés municipaux encadrent la circulation et le stationnement des véhicules affectés aux transports de marchandises en ville.
- ✓ Leur complexité actuelle rend peu visible la réglementation et est source de difficultés quant à son application (hétérogénéité sémantique, d'application, de limitation de tonnage notamment).

1.9 Melun Val-de-Seine, un territoire multimodal

Le transport ferroviaire de marchandises

- ✓ Il n'existe pas de gares dédiées au fret sur le territoire, cependant la gare de Melun est utilisée pour des transports de marchandises, essentiellement des trafics de matériaux du BTP.
- ✓ L'utilisation du transport ferroviaire en logistique urbaine reste rarissime en France, ou ne dépasse pas le cadre des expérimentations.
- ✓ Aucune opportunité concernant le fret ferroviaire n'a été identifiée.



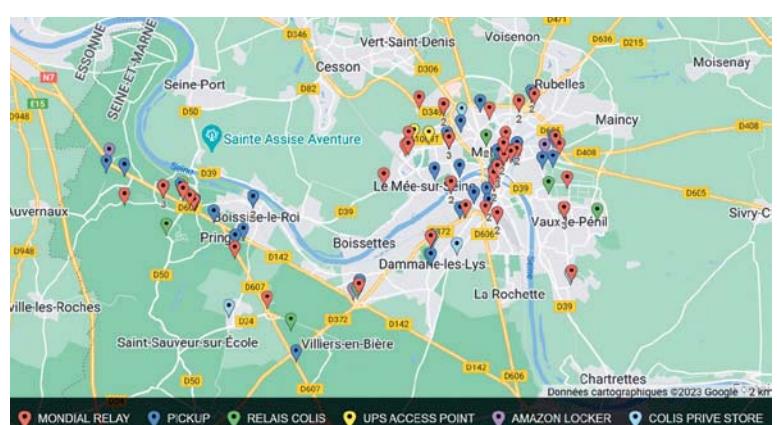
Le transport fluvial de marchandise

- ✓ Les silos bords à voie d'eau de Vaux-le-Pénil et La Rochette génèrent des trafics fluviaux de céréales, matériaux vracs et hydrocarbures.
- ✓ Le port de Dammarie-lès-Lys pourra être développé dans le cadre du projet de renouvellement du Clos Saint Louis. HAROPA est identifiée comme partie prenante du projet.



1.10 Un territoire bien couvert par les points relais

- ✓ Le point relais et la consigne automatique sont des Espaces Logistiques Urbains logistiquement vertueux car permettant de mutualiser les flux d'apport et de reprise des colis dans l'espace urbain.
- ✓ 1 points relais pour 1 187 habitants : le territoire est assez dense en équipement de points relais.



Source : Logicités à partir de Batchgeo

2.

La charte et ses actions





4 axes de travail regroupant 9 actions

Les ateliers de concertation et les études réalisées ont permis de mettre en lumière les enjeux du territoire et ainsi d'établir le plan d'actions suivant.





Axe 1 Gestion des pratiques dans l'espace public

1A

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

POURQUOI CETTE ACTION ?

- ✓ Car Melun est fortement impacté par le trafic de transit de PL (avenue Thiers).
- ✓ Car ceci a un impact important : nuisance (bruits...), pollutions, image dégradée de Melun...
- ✓ Car cette situation ne contribue pas à une politique d'apaisement du centre-ville de Melun.

OPERATIONNELLEMENT

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

1B

Organiser le maillage des aires de livraison

- ✓ Car les aires de livraison sont des outils de facilitation des livraisons des commerçants.
- ✓ Car les pratiques de livraison ne sont pas toujours vertueuses : stationnement double-file, trottoir...
- ✓ Car il y a une hétérogénéité des équipements sur le territoire.
- ✓ Car il y a une utilisation illicite des aires de livraison (VL ne livrant pas, véhicules ventouses...).

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

1C

Adapter la réglementation locale du transport de marchandises

- ✓ Car il y a une forte hétérogénéité des arrêtés de livraison d'une commune à une autre.
- ✓ Car aucun n'incite au renouvellement des flottes de véhicules (autre que thermique).
- ✓ Car ce constat ne facilite pas l'utilisation de aires par les transporteurs et commerçants.

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



Axe 2 Chaines logistiques durables

POURQUOI CETTE ACTION ?

OPERATIONNELLEMENT

2A

Développer un espace logistique de proximité

- ✓ Car le développement d'un Espace logistique de Proximité (ELP) permettra de mieux consolider les flux de livraisons et de livrer en mode doux.
- ✓ Car la modélisation a montré des livraisons particulièrement intenses au centre de Melun.

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

2B

Mieux organiser le maillage des points de retrait / consignes

- ✓ Car les points relais (commerçants, consigne, « voisins relais ») sont des outils d'optimisation des flux.

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

2C

Favoriser la cyclogistique

- ✓ Car la cyclo-logistique répond à de nombreux enjeux : décarbonation, apaisement centre-ville...
- ✓ Car la CAMVS est en déficit de solutions de ce type actuellement.
- ✓ Car la mise en place d'un ELP peut aider un porteur de projet.

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



Axe 3 Innovations et report modal

3A

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

POURQUOI CETTE ACTION ?

- ✓ Car la CAMVS est un territoire bord à voie d'eau et disposant de plusieurs ports et point d'entrée au réseau fluvial.
- ✓ Car le port HAROPA de Dammarie-lès-Lys va être utilisé pour les travaux de la gare de Melun, ce qui peut être un vecteur de sensibilisation.

OPERATIONNELLEMENT

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

3B

Promouvoir le renouvellement des flottes et l'avitaillement des véhicules

- ✓ Car la décarbonation passe par des véhicules renouvelés.
- ✓ Car les marges de manœuvres sont importantes (faible % de Véhicules à Faible Emission).

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



Axe 4 Sensibilisation

4A

Sensibiliser et organiser la gouvernance

POURQUOI CETTE ACTION ?

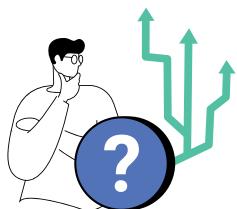
- ✓ Car « La logistique urbaine est l'affaire de tous mais la prérogative unique de personne ».
- ✓ Car la logistique est souvent appréhendée uniquement au travers de ses « externalités négatives ».
- ✓ Car de cette action dépendra la mise en place efficace des actions de la Charte LUD.

OPERATIONNELLEMENT

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

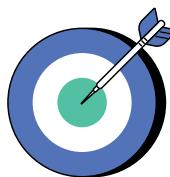
Axe 1 : Gestion des pratiques dans l'espace public

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



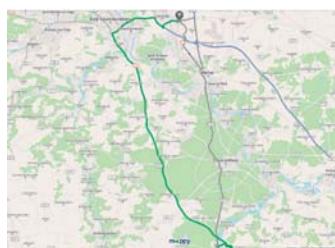
Problématiques

- L'agglomération de Melun Val de Seine est **impactée par le transit de poids-lourds**. Notamment sur l'**avenue Thiers**, D606 : 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). Le trafic de PL en transit au sein de l'agglomération est généré par :
 - Au Sud du territoire, l'échangeur autoroutier A6 de Nemours,
 - 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...).
- L'itinéraire par Melun Val de Seine est choisi par les transporteurs routiers 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).
- Si ce transit n'est pas directement une fonction de la logistique urbaine, **il impacte très fortement le territoire**. Le trafic de PL en transit génère de **nombreuses nuisances** pour les habitants de Melun Val de Seine (émission de GES, autres polluants, nuisances sonores...).

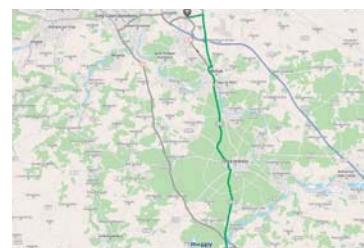


Objectifs

- Définir la notion de trafic de transit (« trafic n'ayant pas pour O/D les communes de la CAMVS »).
- La maîtrise des flux de transit nécessite tout d'abord **une connaissance précise de ces flux**. En ce sens, le premier des objectifs à court terme est d'analyser précisément les flux de PL en transit dans l'agglomération et de connaître leur réalité. Cette connaissance approfondie et précise devra permettre à la Puissance Publique de prendre ensuite les bonnes décisions d'évolution réglementaire, afin de limiter le transit et ses externalités négatives dans l'agglomération.
- Il est nécessaire de **travailler avec les partenaires et territoires voisins** afin de limiter le transit dans l'agglomération, et notamment avec le Département 77 qui a la maîtrise du développement des voiries départementales. Les territoires voisins de Grand Paris Sud Sénart (qui accueille de grandes plates-formes logistiques mais également des échangeurs autoroutiers A5 et A6), et du Grand Pays de Fontainebleau également impacté par le transit, sont à intégrer dans la démarche d'étude.



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 €


Délai mise en œuvre
Court terme (<2 ans)


Délai effets attendus
Moyen terme (de 2 à 5 ans)


Budget
• 1/3 de TP pour piloter l'étude de circulation
• Budget étude comptage / enquête cordon : ± 30 k€


Pilote
Melun Val de Seine

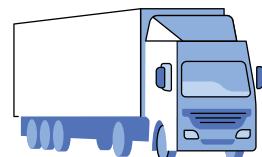

Partenaires
• Département 77
• Territoires voisins concernés par le transit : Pays du Grand Fontainebleau, Grand Paris Sud
• Les communes


Mesure
Baisse des flux de transit mesurée par des études de comptages tous les 5 ans



Actions

- ✓ Effectuer une étude précise de circulation et des flux en transit sur les principaux axes routiers de l'agglomération Melun Val de Seine, intégrant :
 - Des comptages routiers,
 - Des enquêtes cordons permettant de définir les origines / destinations des flux de PL circulant sur l'agglomération, et donc de définir clairement les flux en transit et leurs proportions,
 - Eventuellement, une analyse des marchandises transportées permettant d'identifier le type de marchandises en transit dans l'agglomération.
- ✓ Sensibiliser les partenaires publics aux externalités négatives du transit et planifier avec les partenaires, notamment le Département 77, les itinéraires PL autorisés et les itinéraires PL interdits de circulation sur les axes de l'agglomération.
- ✓ Faire évoluer la réglementation locale concernant les autorisations de circulation sur les voiries (gabarit PL) afin de maîtriser et réduire les flux de transit ; faire appliquer la réglementation.



5 000 poids lourds circulent en moyenne par jour dans les 2 sens sur la RD606 pendant les jours ouvrés

4 000 poids lourds circulent en moyenne par jour dans les 2 sens sur la RD606 sur 365 jours

Impacts



Environnementaux

- Qualité de l'air
- Bruit
- Encombrement
- Autres



Économiques

- Conflit d'usage (congestion)
- Image, attractivité du territoire
- Emploi
- Optimisation des déplacements
- Dynamisation de l'économie
- Autre

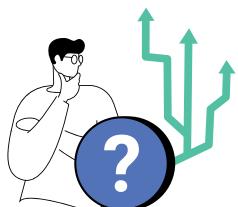


Sociaux

- Condition de travail et santé
- Sécurité des habitants
- Économie social et solidaire
- Autres

Axe 1 : Gestion des pratiques dans l'espace public

Organiser le maillage des aires de livraison



Problématiques

• Les véhicules qui réalisent des livraisons occupent les réseaux routiers lors de leurs déplacements et lors de leurs arrêts fréquents, pour transférer la marchandise aux destinataires. 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. C'est le cas en particulier sur la commune de Melun.

• Le diagnostic qui précède la charte LUD a mis en évidence :

- **La présence de 26 aires dans le centre-ville de Melun,**
- **L'hétérogénéité de l'équipement sur le territoire** : densité/communes, marquage, règles d'utilisation de ces places...
- **Des places non-conformes** (en dimensions, marquage, accessibilité) aux recommandations édictées par le CEREMA,
- **Un nombre important de stationnements en double file,**
- **De très nombreuses utilisations illicites** par des voitures ou même des véhicules utilitaires stationnés en longue durée.



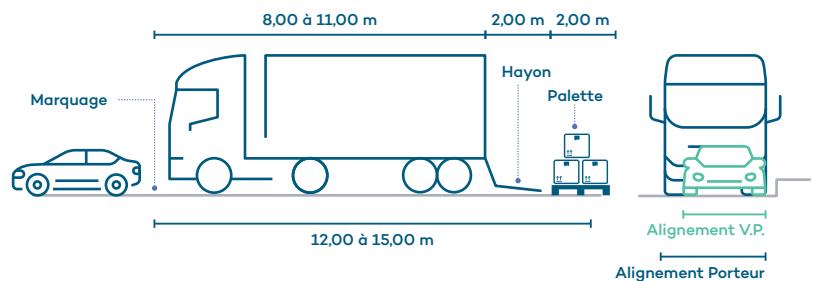
Objectifs

• Les aires de livraison constituent des **surfaces logistiques sur l'espace public indispensables au bon fonctionnement des livraisons urbaines**, notamment dans les centres villes en dehors des aires piétonnes. Si elles sont mises en place en nombre suffisant, bien localisées par rapport aux points de livraison, notamment les commerces, et bien dimensionnées, elles permettent d'améliorer la sécurité et la rapidité des livraisons. Elles permettent aussi de limiter les arrêts en double-file, souvent perturbants.

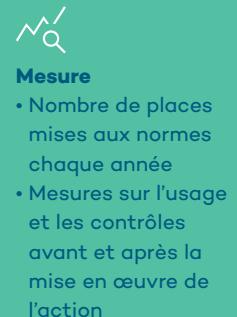
• L'objectif de cette action est donc de réaliser un **maillage des aires de livraisons** qui correspondent aux besoins des acteurs et permettent de pacifier les pratiques logistiques sur l'espace public.

• Ce maillage pourra s'appuyer en partie sur le travail de diagnostic réalisé dans l'étude qui précède cette charte. Un Schéma Directeur des Aires de Livraison (SDAL) permettrait d'aboutir à des décisions sur l'adaptation de ces espaces techniques aux usages: aire à supprimer / à adapter / à créer. Il s'agit ainsi d'un travail plus complet à réaliser pour cette action.

Les dimensions d'une aire de livraison doivent permettre l'insertion des véhicules de transport de marchandises



Source : CERTU, 2008



Actions

✓ Mettre en place un **Schéma Directeur des aires de livraisons (SDAL)**, généralement composé des parties suivantes :

- Identification précise du périmètre de travail : Melun, ou seulement son centre-ville par exemple.
- Recensement des aires à compléter éventuellement, si le périmètre est différent du travail réalisé dans le diagnostic de cette étude (69 aires répertoriées dans le centre-ville de Melun). Une cartographie SIG complémentaire est souhaitable.
- Analyse de l'utilisation de ces aires par les livreurs: ce travail est déjà réalisé dans le diagnostic.
- Quantification des trafics et des points de tension: ce travail est déjà réalisé dans le diagnostic avec l'outil de modélisation FretUr mais pourrait être complété par le nouvel outil Silogues
- Travail sur la réglementation des arrêtés de circulation : ce travail a été réalisé en partie dans le diagnostic mais il devrait être repris pour rendre compte d'éventuelles incohérences.
- Une phase décisionnelle : quelles seraient les aires à supprimer / à mettre en conformité / à créer...
- Budgétisation des travaux à réaliser.

✓ Utiliser les **programmes de requalification des voiries** pour mettre à jour les besoins d'aires de livraison (créations, suppressions, maintien), en accord avec la planification des aires de livraisons définie.

✓ Définir des **principes de règlementation** (notamment concernant la durée du stationnement autorisé – la durée généralement admise étant de 30 minutes). A l'interface avec l'action 1C, les principes sur l'usage des aires (définition précise des utilisateurs, durée autorisée, mode d'indication de cette durée sur le véhicule, usage exclusif aux livraisons ou partagé) devront être définis en commun et traduits dans les arrêtés (puis la signalisation).

✓ Améliorer les **moyens de contrôle**. Le contrôle des usages des aires de livraisons relève des Polices Municipales. Sensibilisation des agents, solutions de vidéo verbalisation, Solution de digitalisation du stationnement limité via Apps et Bluetooth (type ParkUnload par exemple).

✓ Etudier comment le montant de verbalisation pour utilisation abusive peut être augmenté, en lien avec les travaux en cours du GART.

Impacts



Environnementaux

- Qualité de l'air
- Bruit
- Encombrement
- Autres



Économiques

- Conflit d'usage (congestion)
- Image, attractivité du territoire
- Emploi
- Optimisation des déplacements
- Dynamisation de l'économie
- Autre

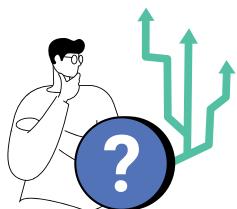


Sociaux

- Condition de travail et santé
- Sécurité des habitants
- Économie social et solidaire
- Autres

Axe 1 : Gestion des pratiques dans l'espace public

Adapter la réglementation locale du transport de marchandises



Problématiques

• La réglementation concernant la circulation et le stationnement des véhicules de livraison (gabarits autorisés, horaires, etc.) fait l'objet d'**arrêtés municipaux**, qui visent à organiser les flux, définir des itinéraires Poids-Lourds afin d'en limiter le nombre dans les lieux les plus sensibles (centres urbains, zones d'habitation, écoles, etc.), mieux maîtriser la sécurité sur l'espace public, accompagner la transition énergétique et réduire l'impact environnemental des livraisons. Ainsi, l'intervention de la Puissance Publique sur la réglementation est fondamentale pour mettre en œuvre une logistique urbaine durable et pacifiée. Afin qu'elle soit bien appliquée, la réglementation doit être :

- Lisible, en scindant notamment les arrêtés de circulation et ceux de stationnement,
- Simple avec un nombre réduit d'arrêtés, connus des utilisateurs,
- Reprise sur l'espace public (signalisation horizontale et verticale).

• Le diagnostic a mis en évidence les faits suivants :

- Un **enjeu de mise en articulation des réglementations locales** : par exemple 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 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.
- Aucune réglementation incitant au **renouvellement des flottes** vers des motorisations plus douces.
- L'**articulation réglementaire intercommunale** pourrait être engagée en vue d'améliorer la lisibilité de la réglementation.

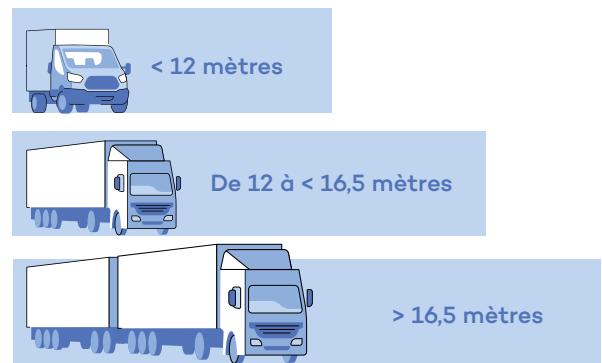
Objectifs

- Définir des principes communs et **mettre en articulation les réglementations locales** à l'échelle de l'agglomération.
- Tendre vers une **réglementation clarifiée et lisible**, cohérente et plus efficace à l'échelle de l'agglomération.
- Limiter les nuisances générées par les livraisons et améliorer la circulation générale, pacifier l'espace public en maîtrisant les pratiques logistiques.
- **Faciliter l'application de la réglementation et les contrôles.**



À titre d'exemple, le Mémo « Harmoniser les réglementations » de la Métropole du Grand Paris préconise de distinguer les véhicules en fonction de leur longueur avec une différenciation des véhicules de longueur supérieure/inférieure à 12 mètres.

Proposition de 3 classes de véhicules :





Délai mise en œuvre
Court terme
(<2 ans)



Délai effets attendus
Court terme
(<2 ans)



Budget

- 1/3 de TP durant 6 à 12 mois
- Formation des agents ASVP : ~ 10 K € HT
- Communication (base DiaLog et site internet) : très variable ~10 à 15 K € HT
- Travaux de signalisation verticale : ~ 150 à 500 € HT par panneau
- Hors travaux de mise en conformité des aires (cf. action 1B)



Pilote
Melun Val de Seine



Partenaires

- Communes et polices municipales
- Région Île-de-France (qui finance le projet BAC-IDF)
- Plateforme DiaLOG
- Commerçants, transporteurs, artisans



Mesure

- Réduction du nombre d'arrêtés au total et par commune
- Harmonisation de la réglementation locale à l'échelle du territoire



Actions

✓ Définir des **principes communs de réglementation à l'échelle de l'agglomération** : niveaux de contrainte souhaités, véhicules et horaires concernés, justifications.

✓ Se poser la question d'une incitation à la transition énergétique (par exemple, un créneau horaire supplémentaire dans certaines zones comme le centre-ville de Melun pour des véhicules peu émissifs).

✓ Définir une réglementation spécifique concernant les aires piétonnes délimitées par des bornes : gabarit des véhicules autorisés, horaires, durée autorisée, ayants-droits, exceptions...

✓ La réglementation et ses principes viseront à :

- Opérer une distinction entre les véhicules, sur des bases communes à définir (tonnage, longueur...),
- Créer un modèle d'arrêté : pour que les arrêtés dédiés au transport de marchandises soient uniformes. Il devra alors préciser la sémantique à utiliser (par exemple, « aire de livraison ») et le/ les services garants de leur application. S'appuyer sur le masque de création des arrêtés de l'application **B.A.C. IDF (application reprise par la plateforme DiaLOG)** peut être un appui à la création de ce document.

✓ Mettre en œuvre les travaux de modification éventuelle de la signalisation afin de reprendre cette réglementation sur l'espace public.

✓ Communiquer cette nouvelle réglementation en l'intégrant dans **la base de données régionale** (et ultérieurement nationale) qui sera mise en place afin de rendre l'article 122-4 de la Loi Climat et Résilience opérationnel. L'article 122-4 de la Loi Climat et Résilience du 22 août 2021, impose aux services numériques d'assistance aux déplacements (ex : Waze, TomTom, Here, ...) d'intégrer les mesures

de restriction et les itinéraires Poids-Lourds autorisés, pour faciliter leur respect et aider les conducteurs. C'est dans cet esprit qu'a été développé le projet B.A.C. IDF – Base de données commune pour les Arrêtés de Circulation et de stationnement en Île-de-France – projet financé par la région Île-de-France, conçu pour effectuer le travail de collecte, et pour faciliter la cohérence locale (au sein d'un territoire) et globale (par rapport à d'autres territoires, notamment voisins).

✓ Cartographier la réglementation, annexer aux arrêtés des cartographies, intégrer la réglementation dans un SIG.

✓ Communiquer sur cette réglementation notamment sur les sites internet des communes avec un onglet spécifique.

✓ **Contrôler** : la lisibilité de la réglementation facilitera le contrôle. Sa reprise sur la signalisation verticale et les outils de navigation pourra limiter les infractions. Une sensibilisation des agents des polices municipales est nécessaire ainsi que l'aide de moyens technologiques comme la vidéo-verbalisation ou une digitalisation des aires de livraison (cf action 1B).



Environnementaux

- Qualité de l'air
- Bruit
- Encombrement
- Autres

Impacts



Économiques

- Conflit d'usage (congestion)
- Image, attractivité du territoire
- Emploi
- Optimisation des déplacements
- Dynamisation de l'économie
- Autre

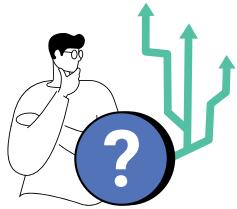


Sociaux

- Condition de travail et santé
- Sécurité des habitants
- Économie social et solidaire
- Autres

Axe 2 : Chaines logistiques durables

Développer un Espace Logistique de Proximité



Problématiques

- La modélisation des flux de logistique urbaine montre des **livraisons particulièrement intenses au centre de Melun avec également des polarisations autour des communes limitrophes**. Les filières d'artisanat service, petits commerces et établissements tertiaires sont particulièrement identifiées. Les axes routiers du cœur de l'agglomération 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.
- Ces flux de livraison des établissements économiques sont complétés par ceux liés au e-commerce, qui connaît une croissance forte depuis plus d'une décennie. Les flux liés au e-commerce sont en majorité livrés à domicile et se traduisent par une fragmentation des livraisons.
- Le territoire de Melun Val de Seine est souvent intégré dans une tournée plus large des véhicules de livraison, qu'ils soient Poids-Lourds ou Véhicules Utilitaires Légers.
- **Le développement d'un Espace logistique de Proximité (ELP)** permettra de mieux consolider les flux de livraisons et d'expédition générés par les acteurs du cœur de l'agglomération, de réduire ainsi les flux et les nuisances générées par les livraisons. C'est également un levier pour le développement d'activités de cyclo-logistique et plus généralement de décarbonation des moyens de livraison. Le centre-ville de Melun, par sa configuration (rues étroites) et son organisation semi-piétonne est un espace adapté pour la mise en œuvre d'un ELP.



Objectifs

- Finaliser les premières analyses de sites par le **choix d'un site immobilier bien placé** proche du centre-ville de Melun et des communes environnantes.
- Planifier le développement d'un **espace logistique de proximité** en lien avec la cyclo-logistique.
- **Mieux organiser et consolider** les flux.
- **Participer à apaiser** le centre-ville de Melun et l'espace public.
- **Initier des livraisons en véhicules décarbonés** et en vélocargo.
- **Participer à la réduction** de la congestion du centre de l'agglomération.
- Répondre aux **besoins d'approvisionnements des commerçants** de centres-villes (notamment Melun).
- Développer les **activités principales** de l'ELP :
 - Consolidation et de livraison du dernier kilomètre de colis « secs » vers les commerces ou établissements tertiaires,
 - Livraison B to C de colis vers les particuliers, effectuée en vélocargos et véhicules électriques,
 - Points relais ou hébergement de consignes de retrait,
 - Livraison directe de courses alimentaires ou d'achats internet au départ des magasins.
- Développer des **activités complémentaires** (en moyenne, les ELP développent 2,8 activités différentes) :
 - Collecte de certains types de déchets (par ex biodéchets ou cartons des commerçants),
 - Stockage déporté pour les commerçants,
 - Produits alimentaires en circuit court pour approvisionner des épiceries et commerces,
 - Entreprises de services à vélo autres que cyclo-logistique (entretien de vélos, vente / location de vélos...).

	Délai mise en œuvre Moyen terme (de 2 à 5 ans)
	Délai effets attendus Moyen terme (de 2 à 5 ans)
	Budget -
	Pilote Melun Val de Seine
	Partenaires • Communes • Prestataires logistiques porteurs de projet
	Mesure • Surface logistique de proximité aménagée • Nombre de colis passant par l'ELP • Nombre de tournées de livraisons générées par l'ELP • Degré d'activité et pérennité de l'ELP



Actions

✓ Identifier le foncier existant et disponible, les sites adaptés pour l'accueil d'un ELP proches du centre-ville de Melun en élargissant la première liste de sites (notamment prendre en compte le réaménagement du centre de Melun et de la gare). **Critères de recherche :**

- À moins de 3 kilomètres de la zone dense urbaine et du centre-ville de Melun
- Accessibilité au site en poids-lourds
- Bâtiment adapté à des activités logistiques
- Peu de gêne vis-à-vis des riverains

Surface cible : environ 500 m² organisée de la façon suivante :

- Réception, tri, organisation des tournées : 300 m²
- Stockage : 150 m²
- Bureaux / locaux sociaux : 50 m²

✓ Valoriser les friches commerciales et industrielles pour une vocation logistique : ce sujet des friches commerciales présente un potentiel important à Melun et à Vaux-le-Pénil.

✓ Définir le niveau d'accompagnement du projet par la collectivité locale (prise en charge partielle du loyer, aides locales, etc.).

✓ Identifier et accompagner des porteurs de projets : des partenariats avec des opérateurs logistiques sont nécessaires pour la réussite de cette action :

- Opportunité de développer un espace logistique avec La Poste, qui a manifesté son intérêt lors de la concertation,
- Mettre en place un AMI ou AAP afin d'ouvrir le projet à d'autres porteurs de projets potentiels.

✓ Faire évoluer la réglementation locale afin d'inciter les acteurs à utiliser l'ELP et la rendre plus contraignante.

Impacts



Environnementaux

- Qualité de l'air
- Bruit
- Encombrement
- Autres



Économiques

- Conflit d'usage (congestion)
- Image, attractivité du territoire
- Emploi
- Optimisation des déplacements
- Dynamisation de l'économie
- Autre



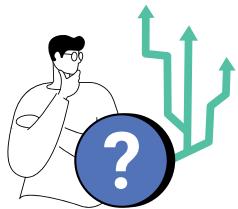
Sociaux

- Condition de travail et santé
- Sécurité des habitants
- Économie social et solidaire
- Autres

2B

Axe 2 : Chaines logistiques durables

Mieux organiser le maillage des points de retrait / consignes



Problématiques

- 111 points relais ont été comptabilisés sur le territoire de la CAMVS. Ce maillage du territoire correspond ainsi à 1 point relais pour 1 187 habitants. **Le territoire est assez dense en équipement de points relais.** Assez logiquement, la répartition de ces points montre une concentration à Melun et sur les communes environnantes, ainsi que le long de la D142.

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

- Une fonction de retrait de colis par un particulier ou une entreprise,
- Une fonction de gestion des retours e-commerce,
- Une fonction d'envoi de colis.

- **Une des particularités du point relais est son optimisation.** Le même véhicule va être utilisé pour déposer les colis et pour collecter les retours et les 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.

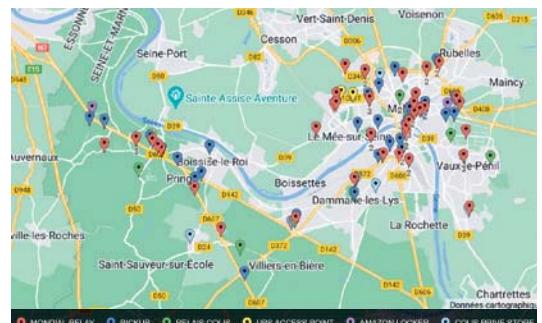
- En prévention de la croissance du nombre de colis, il convient d'entretenir ce maillage et de le renforcer, notamment sur les communes peu dotées.



Objectifs

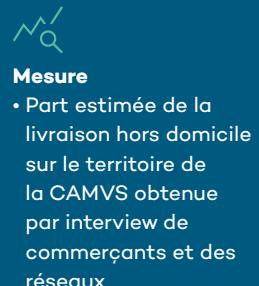
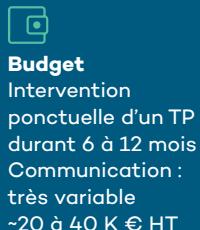
- Permettre une augmentation de la part de colis livrés hors domicile, ce qui permet une meilleure consolidation des livraisons que les livraisons à domicile, avec une réduction des risques d'échec à la présentation du livreur.
- Communiquer sur **les services apportés par les points relais auprès des habitants.**
- Informer les commerçants de proximité sur les avantages à devenir point relais, tant pour leur activité que sur le plan logistique, ceci sans se substituer aux opérateurs.
- **Donner une dimension plus vertueuse à ces services :** informer la clientèle de l'intérêt de venir chercher son colis en mode doux, à pied ou de mutualiser son déplacement automobile, échanger avec les réseaux de point relais pour des solutions innovantes...
- Accompagner et suivre l'équipement du territoire en points relais et consignes.

Carte des points relais de la CAMVS



Source : Logicités 2022

Source : Logicités à partir de Batchgeo - avril 2023



Actions

✓ Communication : **prendre contact avec les principaux réseaux** (Mondial Relay, Pickup, Relais Colis, UPS Access Point, Amazon) afin de comprendre leur stratégie de développement sur le territoire. De manière plus générale, une action envers les commerçants pour qu'ils prennent en compte le e-commerce est sans doute nécessaire. Le e-commerce ne doit pas être perçu que comme une menace, mais aussi comme une opportunité pour les commerces.

✓ Informer les commerçants sur les avantages d'être point relais. Face aux faibles marges par colis, à l'espace de stockage, et au temps de gestion des colis nécessaire pour cette activité complémentaire certains commerçants restent encore réticents à devenir points relais. L'activité de points relais offrent pourtant plusieurs atouts aux commerçants de proximité :

- Une augmentation de la fréquentation du commerce et la possibilité d'un réachat d'opportunité, ou d'une meilleure notoriété pour le commerce,
- La création d'un lien entre le commerce physique et l'e-commerce.

✓ Animer un « réseau commerçants point relais » pour suivre les évolutions des pratiques et disposer de données quantitatives.

✓ **Sans se substituer au travail commercial des points relais**, une campagne de communication à destination des habitants pourrait être mise en œuvre. Il s'agirait de les informer sur l'impact environnemental de la livraison à domicile par rapport à un point relais et de présenter les différents services qu'offrent les points relais, qui sont souvent méconnus du grand public.

✓ **Mieux intégrer les solutions de retrait automatique** (consignes de retrait) dans les zones urbaines afin d'en faciliter l'usage et l'approvisionnement. Cette intégration peut passer par des points d'accueil multi-acteurs.

Impacts



Environnementaux

- Qualité de l'air
- Bruit
- Encombrement
- Autres



Économiques

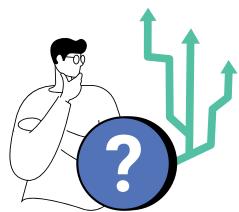
- Conflit d'usage (congestion)
- Image, attractivité du territoire
- Emploi
- Optimisation des déplacements
- Dynamisation de l'économie
- Autre



Sociaux

- Condition de travail et santé
- Sécurité des habitants
- Économie social et solidaire
- Autres

Favoriser la cyclistique



Problématiques

- La cyclistique répond à de nombreux enjeux : réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants locaux, réduction de l'emprise sur la voirie, réduction du stress des livreurs, réduction du bruit, enjeux sociaux sur l'emploi... La cyclistique constitue une solution pour certains types de marchandises, surtout dans les milieux urbains denses et les colis les moins volumineux. Elle peut aussi répondre à des demandes de collectes de certains produits.

- L'agglomération Melun Val de Seine n'accueille aucune activité de cyclistique sur son territoire (hormis la distribution de courrier assurée par La Poste). Ainsi, les livraisons sont exclusivement routières, assurée pour 70% des livraisons par des véhicules utilitaires légers (PTAC inférieur à 3,5 t).

- Or, la cyclistique est un levier pour décarboner les livraisons de premier / dernier kilomètre et pacifier les pratiques logistiques sur l'espace public. C'est également vecteur d'une image qualitative de l'agglomération. Les participants aux ateliers de concertation et de co-construction de ce plan d'actions ont unanimement souhaité le développement de la cyclistique dans l'agglomération.



- Le développement de la cyclistique est étroitement lié :
 - **Au développement d'espaces logistiques de proximité**, les cyclologisticiens agissant surtout dans un rayon de 2,5 à 3 km autour d'un espace logistique de proximité
 - **À la mise en œuvre d'une réglementation plus contraignante** pour les livraisons en véhicules motorisés à énergie thermique
 - **À un soutien financier** pour l'amorce de l'activité de cyclistique.

 **Délai mise en œuvre**
Court terme (<2 ans)

 **Délai effets attendus**
Moyen terme (de 2 à 5 ans)

 **Budget**

- Budget pour la veille et la démarche partenariale : 15 j / hommes / an
- Financement à prévoir pour lancer des opérations

 **Pilote**
Melun Val de Seine

 **Partenaires**

- Communes
- Fédération nationale de la cyclologistique
- Programme CEE ColisActiv
- Dispositifs d'aides à l'acquisition de matériel

 **Mesure**

- Nombre d'espaces logistiques de proximité générant des flux de cyclologistique
- Nombre de cyclo logisticiens implantés sur le territoire
- Nombre de colis captés par la cyclologistique



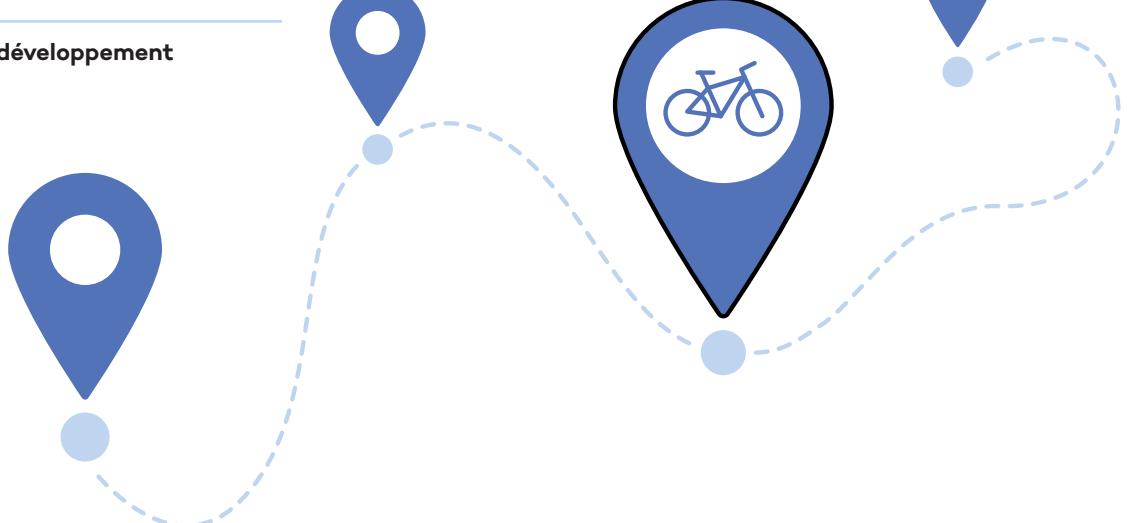
Objectifs

- Identifier et accompagner le déploiement d'acteurs de la cyclologistique
- Intégrer les spécificités de la cyclologistique, et plus généralement des fonctions logistiques, dans tous les plans d'aménagements sur le territoire de la CAMVS.
- Maintenir un taux de service performant des livraisons à destination des commerces
- Inscrire Melun Val de Seine dans les programmes d'aide au développement de la cyclologistique.



Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires
Ministère de la Transition énergétique

Plan national pour le développement de la cyclologistique



Favoriser la cyclistique



Actions

✓ **Intégrer la logistique dans le Schéma directeur des liaisons douces** : le développement de la cyclistique au sein de l'agglomération nécessite des aménagements adaptés. En effet, le matériel roulant est plus large, plus encombrant et les charges sont lourdes. Tout aménagement cyclable doit donc considérer leur emprise spécifique lors de leur conception. Dans un premier temps, il convient d'insérer une clause abordant le sujet de la cyclistique dans le Schéma Directeur des liaisons douces de l'agglomération. Il est aussi proposé de suivre les préconisations de la fédération nationale de cyclistique et les évolutions réglementaires possibles.

✓ **S'inspirer de bonnes pratiques dans d'autres territoires** : Par exemple, la commune de Sucy-en-Brie a mis en place un service de livraisons en vélocargo depuis les marchés de pleins vents vers les consommateurs : Vélofcourses, initiative commune de la Commune de Sucy-en-Brie et d'Emmaüs Val-de-Marne. C'est un service gratuit pour les consommateurs,



donc bénéficiant de subventions. La réalisation d'un benchmark des solutions mises en œuvre dans des territoires comparables pour développer la cyclistique semble utile. Pour cela, le rapprochement et l'inscription du territoire aux programmes d'aide au développement de la cyclistique semble être un atout.

✓ **Se rapprocher de la Fédération professionnelle de la cyclistique**, créée en 2022 à l'initiative de l'association Les Boîtes à Vélo. Son objectif est de proposer un état des lieux général de la cyclo mobilité professionnelle et créer de la connaissance spécifique sur la cyclistique.

✓ **Sensibiliser les entreprises et transporteurs opérant sur le territoire aux programmes d'aides au développement de la cyclistique** : par exemple sensibiliser au programme CycloCargologie, porté par Les Boîtes à Vélos. C'est un nouveau programme du dispositif des Certificats d'économies d'énergie (CEE) de décembre 2022 qui veut sensibiliser les donneurs d'ordres à la cyclistique, professionnaliser cette pratique et développer des solutions numériques.

✓ **Favoriser les solutions de formation de « cyclo logisticiens »** (incluant la réparation) en lien avec des organismes spécialisés.



✓ S'inscrire dans le programme

ColisActiv' : Le programme ColisActiv' aide financièrement la cyclogistique. Ce programme est lauréat de l'appel à programme CEE 2019 du ministère de la Transition énergétique et porté par la société SOFUB. Son levier d'action repose sur les donneurs d'ordre et les transporteurs en délivrant une prime de 2€/point de livraison capté, ou entre 5 et 10€/heure pour des livraisons assurées en modes actifs. Le transporteur peut conserver jusqu'à 50% du montant de la prime et s'engage donc à déduire au moins 50% du montant de la prime de la facture de livraison qu'il transmet à son donneur d'ordre. Le financement de cette prime est réparti : 70% par les CEE de ColisActiv', 30% à la charge de la collectivité. 17 territoires (dont 9 métropoles) sont engagés dans le programme ColisActiv' en mars 2023.

✓ Encourager par la commande publique

publique : une clause technique particulière sur la livraison à vélocargo pourrait être intégrée dans les cahiers des charges des marchés publics, notamment pour le transfert des documents ou d'autres activités. Il est intéressant d'allotir les prestations réalisables en cyclogistique.



17

territoires engagés dans le programme ColisActiv' en mars 2023

Impacts



Environnementaux

- Qualité de l'air
- Bruit
- Encombrement
- Autres



Économiques

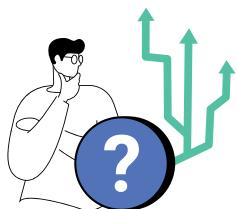
- Conflit d'usage (congestion)
- Image, attractivité du territoire
- Emploi
- Optimisation des déplacements
- Dynamisation de l'économie
- Autre



Sociaux

- Condition de travail et santé
- Sécurité des habitants
- Économie social et solidaire
- Autres

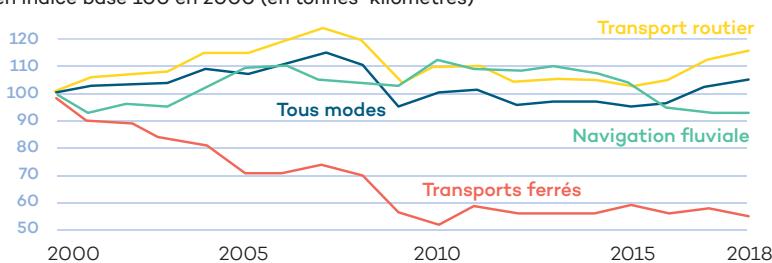
Promouvoir le report modal, notamment vers la voie d'eau



Problématiques

- En France, le mode routier concentre la totalité ou presque des trafics de marchandises. La part de la route s'établit à environ 88% des tonnes x km, contre seulement 10% pour le fret ferroviaire et 2% 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 le mode ferroviaire et le mode fluvial bénéficient aujourd'hui d'un regain d'intérêt dans un contexte de nécessaire transition énergétique et de décarbonation des chaînes logistiques.
- Même si la voie d'eau est très majoritairement utilisée pour le transport de vracs (filière BTP, céréales) sur de moyennes distances, **des solutions de logistique urbaines fluviales se font jour et certaines sont pérennes** (Franprix, ULS, Fludis...).
- L'agglomération Melun Val-de-Seine dispose de plusieurs ports et point d'entrée au réseau fluvial. Les ports privés de La Rochette et de Vaux-le-Pénil génèrent des trafics de céréales, et des activités de plaisance desservent également le territoire à Melun. Le projet de renouvellement du Clos Saint Louis à Dammarie-lès-Lys prend en compte le projet porté par HAROPA de développement du port de Dammarie-lès-Lys.

Évolution des transports terrestres de marchandises par mode en indice base 100 en 2000 (en tonnes-kilomètres)



Source : SDES



Objectifs

- L'objectif est d'abord de **rester en alerte et de sensibiliser sur les potentiels de la logistique fluviale**. Il s'agit également de permettre le développement de chaînes logistiques intégrant un maillon de transport fluvial au service du tissu d'entreprises et de consommateurs du territoire (dans une logique d'approvisionnement ou d'expédition) particulièrement par la communication sur les aides disponibles.
- Le développement de la logistique urbaine fluviale comprend plusieurs parties prenantes et acteurs concernés** (Agglomération Melun Val-de-Seine, communes ; HAROPA ; VNF ; voire Métropole du Grand Paris, CD77, Région Île-de-France ; opérateurs logisticiens...). Il s'agit donc d'accompagner les opérateurs qui souhaiteraient développer des chaînes logistiques intégrant le maillon fluvial sur le territoire dans une démarche de partenariat avec ces acteurs.
- Le port HAROPA de Dammarie-lès-Lys va être utilisé pour les travaux de la gare de Melun** (évacuation des déchets dans un premier temps). Cette pratique logistique est probablement à promouvoir. Elle pourrait susciter l'intérêt d'autres filières et d'autres acteurs que ceux du BTP, qui pourraient y voir une solution logistique et la promotion de leurs politiques RSE.

	Délai mise en œuvre Court terme (<2 ans)
	Délai effets attendus Moyen terme (2-5 ans)

	Délai effets attendus Long terme (>5 ans)
--	---

	Budget Financement d'un AMI à moyen terme ?
--	---

	Pilote Melun Val de Seine
--	-------------------------------------

	Partenaires • Communes • HAROPA, VNF, CD77, Région IdF • Opérateurs de logistique fluviale
--	--

	Mesure • Trafics générés par ports et par type de marchandises
--	--



Actions

✓ **Réaliser un benchmark des solutions de logistique urbaine fluviale.** La réalisation d'une analyse « Benchmark » de ces solutions permet de comprendre quelles sont les conditions de réussite d'une chaîne logistique intégrant un maillon fluvial. À ce jour, le coût de la rupture de charge représente un frein majeur pour le développement de chaîne logistique fluviale (excepté pour les produits pondéreux vracs, céréales et du BTP).

✓ **Etudier les opportunités avec les partenaires : le gestionnaire du réseau (VNF) et HAROPA Ports de Paris sont au cœur de l'écosystème fluvial.**

VNF porte notamment le Plan d'Aide au Report Modal (PARM) et Plan d'Aide à la Modernisation et à l'Innovation de la flotte (PAMI).

✓ **Communiquer** (magazine Mon Agglo Melun Val-de-Seine, journaux municipaux) sur l'utilisation du port HAROPA de Dammarie-lès-Lys pour l'évacuation des déchets de chantier de la gare de Melun. Ceci pourrait susciter l'intérêt d'autres filières ou d'autres entreprises que celle du BTP.

✓ À moyen terme, monter un Appel à Projet ? le développement de la logistique fluviale sur le territoire de la CAMVS peut être soutenu par une démarche d'expérimentation, qui pourra être pilotée par le territoire et ses partenaires. Il serait envisageable de proposer un Appel à Projet (AAP)

ou Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) lancé par l'agglomération et ses partenaires (CD77, Région IdF, VNF, HAROPA...). Au regard de la maturité du système logistique de l'agglomération, nous considérons que cet AAP pourrait être lancé à moyen-terme, pas avant.

✓ Garantir l'accessibilité terrestre des sites multimodaux : il s'agit alors de s'assurer de la bonne condition d'accessibilité terrestre des sites multimodaux, pour tous types de véhicules de logistique (du PL au vélo-cargo). Le diagnostic identifie une contrainte à l'accessibilité routière de certains sites : franchissement de la Seine congestionné, conflits d'usages sur les voiries de desserte des ports... Pour garantir l'accessibilité terrestre des sites multimodaux à enjeux, un travail avec les communes sur le Plans locaux de mobilité intercommunal et sur les PLU semble nécessaire.

Impacts



Environnementaux

- Qualité de l'air
- Bruit
- Encombrement
- Autres



Économiques

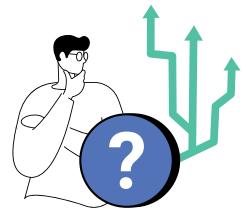
- Conflit d'usage (congestion)
- Image, attractivité du territoire
- Emploi
- Optimisation des déplacements
- Dynamisation de l'économie
- Autre



Sociaux

- Condition de travail et santé
- Sécurité des habitants
- Économie social et solidaire
- Autres

Promouvoir le renouvellement des flottes et l'avitaillement des véhicules



Problématiques

- Les enjeux liés à la qualité de l'air, aux consommations énergétiques, ainsi qu'aux évolutions du cadre réglementaire dans une trajectoire de décarbonation, nécessitent l'utilisation de véhicules routiers à énergie alternative aux hydrocarbures (électriques, GNV, voire hydrogène).

- Si les logisticiens et transporteurs nationaux ont déjà en partie anticipé les évolutions réglementaires et disposent progressivement d'une flotte de véhicules propres, **les artisans et commerçants qui effectuent des déplacements pour leur propre compte ont beaucoup plus de difficultés à renouveler leur flotte**, avec des coûts d'investissements encore trop élevés, et un contexte d'incertitude liée aux crises mondiales (délai de livraison très long, volatilité des prix des énergies gaz...).
- Le déploiement de solutions d'avitaillement est également un enjeu pour le renouvellement des flottes. Le maillage de stations multi-

énergies est un levier fort pour inciter au renouvellement des flottes des véhicules de livraisons.

Certaines solutions d'avitaillement existent sur le territoire de l'Agglomération :

- La ville de Melun déploie 11 sites de recharge électrique (22 bornes) à horizon 2024
- Une station BioGNV est présente à Vaux-le-Pénil
- Le Groupe Endesa mène une réflexion pour le développement d'une station hydrogène à Villaroche : phase actuelle de recherche de foncier (date : septembre 2023, source : concertation)

Les énergies alternatives aux hydrocarbures

	Agrocarburants biodiesel et éthanol	Gaz naturel pour véhicules et son dérivé bioGNV	Électrique à batterie classique	Électrique à pile à combustible hydrogène
Atouts principaux	Peu de changement : mêmes usages et véhicules que du gazole classique Autonomie proche du diesel Valorisation locale : permet de valoriser des coproduits ou des déchets	Autonomie de 500 km (GNC) à + de 1 000 km (GNL) Offre : Nombreux véhicules dispos Surcoût limité : + 15% à 35% à l'achat, Carburant moins taxé	Zéro émission au niveau du véhicule Entretien facilité : Moins de pièces qu'un moteur thermique Moteur silencieux	Temps de recharge comparable au GNC Autonomie : Forte densité énergétique Zéro émission au niveau du véhicule
Points faibles	Pas de stations , nécessité de disposer de sa propre cuve Ressource limitée Surconsommation : pouvoir énergétique un peu plus faible que le gazole	Encore peu de stations mais en forte progression Rouler beaucoup : pertinent surtout pour les véhicules effectuant beaucoup de km par jour	Autonomie limitée jusqu'à 200-300 km pour une camionnette selon la capacité de la batterie Besoin de bornes de recharge Nombreuses et à charge suffisamment rapide Taille et coût des batteries Compromis entre autonomie, temps de charge, poids et volume du véhicule Points faibles accrus pour les véhicules lourds.	Peu de véhicules disponibles , surtout des prototypes Coût encore très élevé , tant celui des véhicules que celui de l'hydrogène « vert » Très peu de stations : coûteuses et devant être associées à une unité de production Encombrant à 700 bars, 1kg occupe 24 litres Encore peu de H2 « vert » souvent issu d'hydrocarbures

	Délai mise en œuvre Court terme (<2 ans)
--	--

	Délai effets attendus Moyen terme (2-5 ans)
--	---

	Budget -
--	--------------------

	Pilote Melun Val de Seine
--	-------------------------------------

	Partenaires • Gestionnaires de réseaux • Distributeurs énergétiques • Département 77 • Région Île-de-France • Syndicat Départemental des Énergies de Seine-et-Marne
--	---

	Mesure • Nombre de solutions d'avitaillage sur le territoire • Maillage équilibré sur le territoire • Nombre de véhicules électriques / GNV / hybrides déclarés par les partenaires
--	---



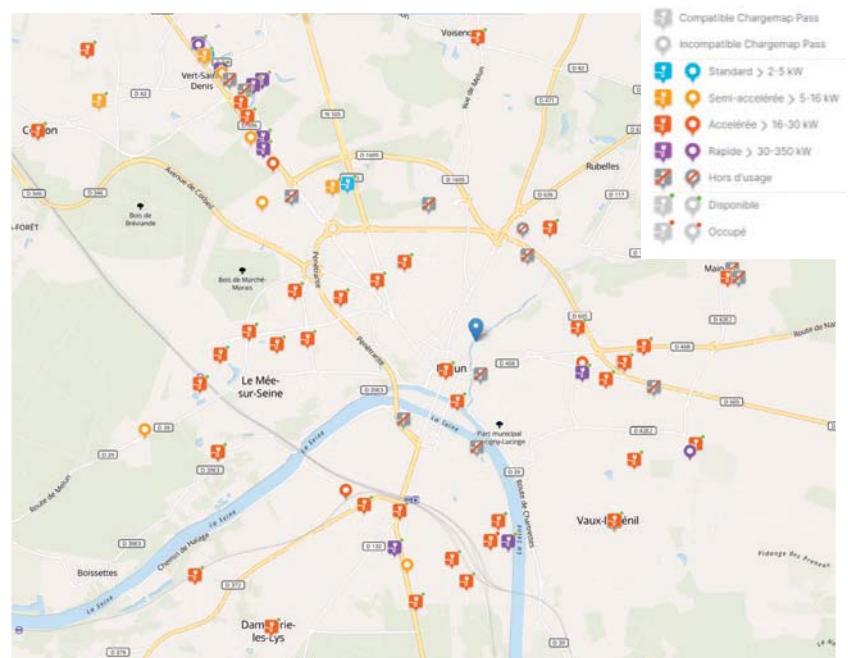
Objectif

• L'objectif principal de cette action est de **mailer le territoire d'un réseau plus dense d'infrastructures multi-énergies favorisant la transition énergétique**.

Il existe trois types de stations multi-énergies (GNV, hydrogène) qui sont développées en région Île-de-France :

- Station publique développée notamment par GRDF et ENEDIS. Ces stations publiques sont développées pour les véhicules particuliers et les véhicules de livraison, et ne sont pas dédiées aux activités de transport de marchandises.
- Station privée : station développée par un acteur privé (transporteur) sur son site et dédié exclusivement à sa flotte de véhicules. Il n'existe pas de transporteurs sur le territoire de la CAVMS qui dispose d'un volume d'activités et d'une flotte de véhicules nécessitant le développement d'une station privée (contrairement aux territoires voisins de l'Essonne et de la Sénart).
- Station privée « multi clients » : développement d'une station multi-énergies sur un site privé, mutualisé pour plusieurs entreprises du territoire.

Carte des bornes électriques – zoom Melun (dec. 2023)



Source : ChargeMap – décembre 2023



Promouvoir le renouvellement des flottes et l'avitaillement des véhicules



Actions

✓ **Travailler en partenariat avec les gestionnaires des réseaux afin d'analyser les opportunités** : il s'agit ainsi de réaliser un diagnostic technique du territoire de Melun Val-de-Seine avec les gestionnaires de réseaux de distribution énergétique (GRDF, ENEDIS...), afin d'identifier les potentiels de développement de stations multi-énergies publique ou multi client et d'analyser les opportunités de connexion aux réseaux.

✓ **Travailler à une échelle supra intercommunale** : le maillage de stations d'avitaillement bénéficiera à une clientèle plus large que celle des entreprises de la CAMVS. Une coordination avec les intercommunalités voisines et à une échelle départementale voire régionale est souhaitable, avec que le réseau qui continue de se mettre en place soit en cohérence.

✓ **Accompagner les porteurs de projets privés** pour le déploiement des solutions d'avitaillement : au moins un acteur privé, identifié lors de la concertation, mène un projet de station d'avitaillement à l'hydrogène sur le territoire, à Villaroche (groupe Endesa). Il est souhaitable que la CAMVS accompagne ce porteur de projet dans la concrétisation d'une station d'avitaillement multi-énergies et l'inciter à développer des solutions d'avitaillement pour les transporteurs



et logisticiens (pas uniquement pour l'aviation dans le cadre des expérimentations menées par Safran sur l'avion à hydrogène).

Toute initiative de déploiement de solutions d'avitaillement multi-énergies (BioGNV, bornes électriques, hydrogène) sera à identifier, voire à accompagner, notamment sur la problématique foncière (en tenant compte bien sûr des caractéristiques techniques d'accès aux réseaux si nécessaire).

✓ Le département de Seine-et-Marne dispose d'un SDIRVE (Schéma Directeur IRVE), piloté par le SDESM (Syndicat Départemental des Énergies de Seine-et-Marne). **Intégrer la mobilité des marchandises au SDIRVE du Département est une nécessité.**

Impacts



Environnementaux

- Qualité de l'air
- Bruit
- Encombrement
- Autres



Économiques

- Conflit d'usage (congestion)
- Image, attractivité du territoire
- Emploi
- Optimisation des déplacements
- Dynamisation de l'économie
- Autre



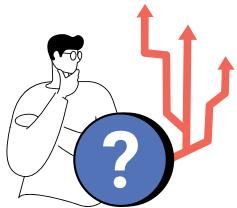
Sociaux

- Condition de travail et santé
- Sécurité des habitants
- Économie social et solidaire
- Autres

4A

Axe 4 : Sensibilisation

Sensibiliser et organiser la gouvernance



Problématiques

• **La logistique urbaine est l'affaire de tous mais la prérogative unique de personne.** Elle relève d'un système d'acteurs complexe :

- Elle s'exprime sur l'espace public mais relève de stratégies privées (celle des générateurs de flux, des transporteurs, des logisticiens, ...). Elle est à l'interface de plusieurs sphères : de la sphère publique et de la sphère privée.
- Elle est également à l'**interface de problématiques multiples** ; mobilités, aménagement de l'espace et urbanisme, réglementation, développement économique et emplois, infrastructures et équipements, transition énergétique, développement durable et innovations.

• **La logistique est souvent appréhendée uniquement au travers de ses « externalités négatives »** : congestion et saturation des voiries, stationnement anarchique, artificialisation des sols... Alors qu'**elle est fondamentale à chaque territoire habité ou productif et qu'elle est aussi porteuse d'externalité positives** : son rôle est vital au fonctionnement de la ville, au dynamisme de ses commerces et plus globalement de son tissu économique, dans la structuration de circuits courts et le développement d'une production et d'une agriculture de proximité, elle génère un nombre important d'emplois (directs et indirects).

• Ainsi, **il est nécessaire de sensibiliser les différents acteurs concernés à la logistique urbaine durable**, de valoriser les pratiques logistiques vertueuses. Il convient également de sensibiliser les consommateurs, qui par les comportements d'achats et de livraisons (ex : livraisons à domicile du e-commerce) ont une incidence forte sur les flux logistiques du territoire.



Objectifs

• La logistique urbaine est une activité multiple, qui nécessite de la pédagogie pour être appréhendée dans son entièreté. Cette action de sensibilisation doit être portée auprès de plusieurs acteurs partenaires de la CAMVS : habitants, acteurs économiques notamment les commerçants, Elus, services municipaux, ... Le discours à porter, avec des éléments de langage, devra être défini. Il devra s'adapter à la multiplicité des acteurs.

• Un suivi régulier de cette démarche de sensibilisation est nécessaire, car la logistique urbaine doit s'adapter en permanence et évolue face aux défis environnementaux actuels et à venir.

- Impliquer un-e « Référent-e logistique urbaine » de l'Agglomération dans la démarche de communication / sensibilisation à la logistique urbaine durable auprès des partenaires institutionnels (interne à la CAMVS ou externes – communes), des entreprises et citoyens du territoire. Ce référent logistique urbaine devra organiser les remontées d'information du terrain (difficultés, problématiques..) auprès des décisionnaires techniques et politiques,
- Organiser une veille et le suivi des innovations, études, projets et expérimentations en logistique urbaine,
- Diffuser la question de la logistique urbaine auprès des instances politiques du territoire,
- Faire des habitants et des intervenants économiques du territoire des acteurs plus éclairés (« écocitoyens »).

4A

Axe 4 : Sensibilisation

Sensibiliser et organiser la gouvernance



Délai mise en œuvre
Court terme (<2 ans)



Délai effets attendus
Court terme (<2 ans)
Long terme (>5 ans)



Budget
• 50% d'un ETP
• Budget d'une campagne de communication très variable ~20 à 50 K € HT



Pilote
Melun Val de Seine



Partenaires
• Communes,
• Commerçants
• Organes de communication



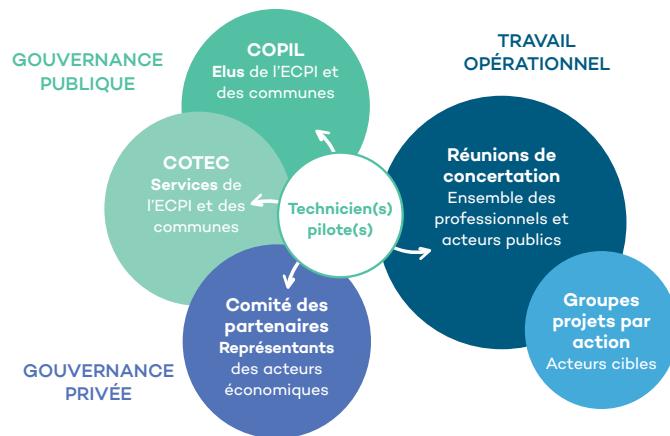
Mesure
• Mise en application des actions de la charte LUD



Actions

✓ **Instaurer d'un référent permanent sur les questions de logistique urbaine au sein de la CAMVS.** Ce référent pourrait ne pas être à temps plein sur la question logistique urbaine. Mais ses prérogatives pourraient être les suivantes :
 - Permettre la mise en place des actions de la charte LUD, s'assurer de leur suivi et de leur efficacité,
 - S'assurer que la logistique urbaine est bien prise en compte dans les projets du territoire,
 - Proposer et mettre en place des campagnes et réunions de sensibilisation pour les acteurs du territoire (y compris les consommateurs),
 - Maintenir une veille des innovations en logistique et solutions applicables au territoire (webinaires, colloques...),
 - Echanger avec les acteurs des territoires voisins (autres intercommunalités, Département, Région...) et engager des gouvernances (de projets par exemple) inter-territoires...

✓ **Organisation d'événements de sensibilisation** à destination des professionnels et des citoyens pour valoriser les actions, faire émerger des innovations et créer l'adhésion.
 - Exemple : l'organisation d'une campagne de communication sur les enjeux de la logistique urbaine,
 - Exemple : la création d'espace ou de moments d'échanges (pouvant être associés à des visites de sites par exemple) entre acteurs publics et privés ; groupes de travail, club, petits déjeuners...
 - Exemple : organisation de cession de jeux de type « La fresque du climat ».



✓ **Faire connaître les métiers du transport et de la logistique** : les entreprises logistiques du territoire réalisent des journées porte ouverte dans les entrepôts. Inciter les Elus ou leurs représentants à participer à ces journées pourrait permettre de montrer que le secteur est créateur d'emplois et d'innovations. A l'inverse, inviter les entreprises de transport aux réunions publiques dans les mairies, pour qu'elles communiquent mieux sur leur métier, serait souhaitable.

✓ **Être actif sur les réseaux sociaux, sur le site internet de la CAMVS et dans les journaux municipaux** (une page « logistique urbaine durable » pourrait être insérée dans les journaux municipaux, qui sont de bons vecteurs de communication).

✓ **Assurer la gouvernance** : réunion du comité technique, du comité de pilotage et du comité des partenaires au moins 1 fois par an. Création d'un groupe projet par action constitué des signataires de la charte.



LEXIQUE

A

AAP : Appel A Projet
AMI : Appel A Manifestation d'Interêt

B

BAC IDF : Base des Arrêtés de Circulation en Île-de-France
BTP : Bâtiment et Travaux Publics

C

CAMVS : Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine
CEE : Certificat d'Economies d'Énergies
CEREMA : Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
CoPil : Comité de Pilotage
CoTech : Comité Technique

E

ELP : Espace Logistique de Proximité
ETP : Equivalent Temps Plein

G

GART : Groupement des Autorités Responsables de Transport
GES : Gaz à Effets de Serre
GNV : Gaz Naturel pour Véhicules

I

INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

L

LUD : Logistique Urbaine Durable

O

O/D : Origine / Destination

P

PARM : Plan d'Aide au Report Modal
PL : Poids Lourd
PLU : Plan Local d'Urbanisme
PTAC : Poids Total Autorisé en Charge

R

RSE : Responsabilité Sociétale des Entreprises

S

SDAL : Schéma Directeur des Aires de Livraison
SDESM : Syndicat des Energies de Seine-et-Marne
SDIRVE : Schéma Directeur des Infrastructures de Recharges pour Véhicules Electriques
SIG : Système d'Information Géographique

T

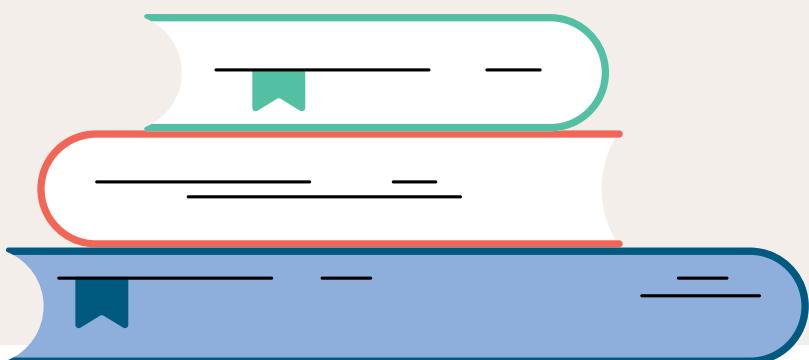
TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

V

VFE : Véhicule à Faible Emission
VL : Véhicule Léger
VNF : Voies Navigables de France
VUL : Véhicule Utilitaire

Z

ZAE : Zone d'Activités Economiques



LES partenaires

Les signataires approuvent les principes inscrits dans la présente charte, premier plan d'actions en faveur d'une logistique urbaine durable.

Ils s'engagent à :



Respecter la mise en œuvre des actions de la charte



Communiquer et impliquer leurs collaborateurs et partenaires en faveur de ces actions



Assurer un suivi et une animation des actions en participant aux Groupes Projets et aux instances de gouvernance de la charte



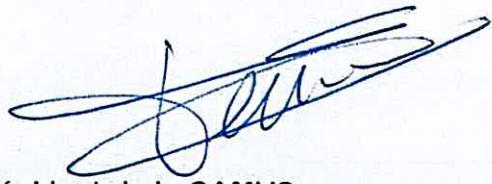
Contribuer aux remontées d'informations en partageant les données liées aux actions (hors confidentialité), en vue, notamment, de leur avancée et de leur évaluation



Participer, le moment venu, aux évolutions de la charte

La CAMVS souhaite remercier l'ensemble des participants à la concertation pour leur contribution et leur confiance, en particulier: Association des entreprises de la Zone Industrielle de Vaux-le-Pénil (AZIV), AURORE SOLUTIONS ACADEMIE, BOVIS, CAPL Grande Couronne Île-de-France, CARCA CONSTRUCTION DURABLE, CARREFOUR, CCI Seine-et-Marne, CMA 77, CMA IdF, CORSICAN CORNER / UNICOM, CYCLONAUTES, DDT 77, Depann First Mobiliance 77, Fédération du BTP – 77, Fédération du BTP – Melun, FNTR, JCDecaux, LA POSTE, Laurence Primeurs – Réseau Le Saint, Marne Habitat, OCP, POMONA Passion Froid, Union des entreprises de proximité, Union TLF, Ville de Boissettes, Ville de Melun, Ville de Rubelles, Ville de Dammarie-lès-Lys, Voies Navigables de France (VNF), Le groupement d'études Inddigo / ELV Mobilité / Logicités

Franck VERNIN

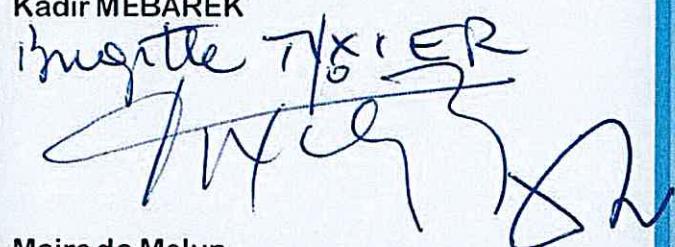


Président de la CAMVS

Henri DE MEYRIGNAC

Maire de Vaux-le-Pénil

Kadir MEBAREK

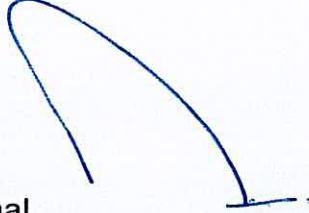


Maire de Melun

Th. SEGURA

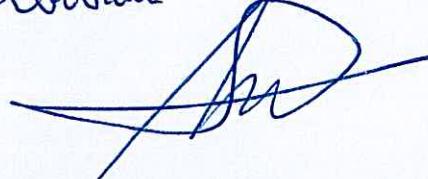


Philippe MUNIER

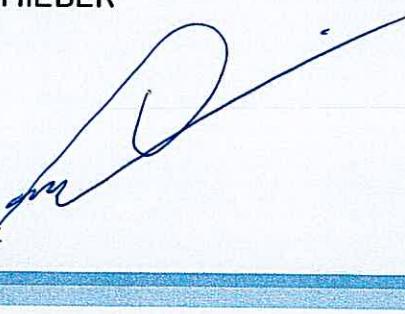


Union TLF
Délégué régional

U2P
Sarbohnan M. Lo SAVI Eric



Didier SCHIEBER



AZIV
Président

Jean-Paul DA SILVA



CAPEB Grande Couronne IDF
Représentant régional

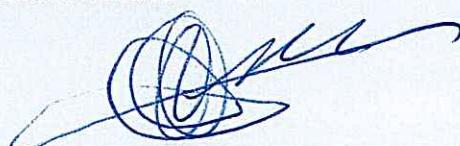
Bruce AIGLEHOUX

OTRE IDF
15 Av. de Saint Mandé
75012 Paris



OTRE Ile-de-France
Secrétaire Général

Pascal PINEAU



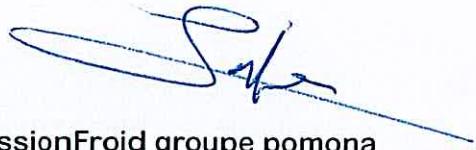
CMA Ile-de-France
Elu

Pauline MARTIN



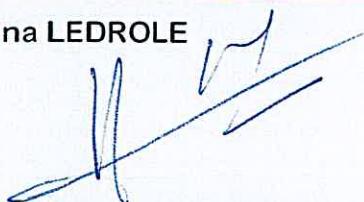
FNTR
Délégué régional

Laurent LAROYE



PassionFroid groupe pomona
Responsable d'agence

Angelina LEDROLE

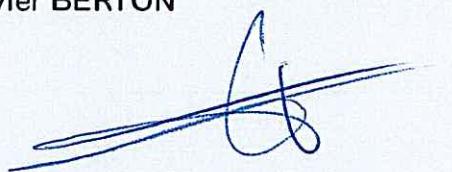


Aurore Solutions Académie
Directeur Général

Paulin MEYA

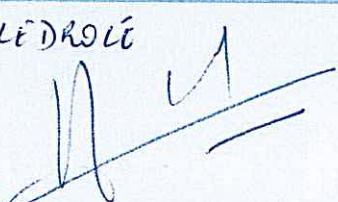
Marne Habitat Construction
Chargé d'affaires

Xavier BERTON



DSM Gentlemen du déménagement
Directeur Général

Sylvain LEDROLE



Jobs Passions
Cabinet d'analyse démarable



Remerciements

