



**VAL D'YERRES
VAL DE SEINE**

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

Charte pour une Logistique Urbaine Durable

Juin 2023



www.inddigo.com





LE SOCLE DU PLAN D' ACTIONS

INTRODUCTION DE LA CHARTE LUD

La vitalité économique des centres-villes est aujourd'hui plus que jamais conditionnée par sa capacité à accueillir dans les meilleures conditions les marchandises destinées à approvisionner un territoire urbain.

La logistique urbaine, longtemps ignorée des problématiques d'aménagement du territoire, est donc vue comme un moyen permettant d'optimiser les flux sur un territoire et de participer à son attractivité. Accélérée par la récente crise sanitaire, la question de la logistique urbaine est donc devenue plus légitime. Pour autant, elle nécessite des réflexions permettant de penser son articulation avec les différents usages de la ville et de la voirie. Concevoir une logistique optimisée nécessite donc de prendre en compte des combinaisons plurielles du besoin d'approvisionnement. En effet, la logistique urbaine se définit classiquement comme un art d'acheminer des marchandises d'un point à un autre ¹. Par extension à cette définition nous pouvons comprendre la logistique urbaine comme un ensemble de solutions permettant d'optimiser des flux en milieu urbain en prenant en compte les différentes filières, les différentes temporalités, besoins et pratiques et l'ensemble des moyens à disposition pour transporter des marchandises.

La logistique urbaine est pratiquée par des entreprises privées, notamment par des professionnels du transport et de la logistique, mais utilisant un espace public, organisé, réglementé et aménagé par la puissance publique. Ce d'autant que cet espace public est partagé par bon nombres d'autres activités. Ce paradoxe, cette association de deux faits contradictoires, peut expliquer des dysfonctionnements, sources de nuisances et pollutions. Car les deux cercles d'acteurs n'ont pas toujours les mêmes priorités : les entreprises cherchant surtout la performance, la rapidité des livraisons, les gains de productivité, alors que la puissance publique est garant de la coexistence de plusieurs usages. La mise en œuvre de la Charte de logistique urbaine durable est alors un outil pour servir de trait d'union entre des intérêts privés et l'utilisation d'un bien commun (l'espace public). Elle permet de fédérer les acteurs de la logistique urbaine pour mettre collectivement en œuvre des pratiques permettant de limiter ses effets négatifs. Cette démarche responsable encadrée par la Charte permet alors de comprendre le fonctionnement des livraisons de marchandises sur le territoire de la Communauté d'Agglomération Val d'Yerres Val de Seine, de concilier les intérêts des acteurs présents sur le territoire, d'initier de nouvelles pratiques et de s'engager conjointement dans une démarche vertueuse de la logistique.

¹ Source : Laetitia Dablanç



Figure 1 : Etapes de la construction de la Charte Logistiques pour le territoire de la Communauté d'Agglomération du Val d'Yerres Val de Seine – ELV Mobilités

La Charte de Logistique Urbaine de la Communauté d'Agglomération du Val d'Yerres Val de Seine s'inscrit dans le cadre du programme Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable (InTerLUD) du dispositif des Certificats d'économies d'énergie (CEE), que le ministère de la Transition écologique a retenu en février 2020. « Ce programme a pour vocation de créer des espaces de dialogue entre les acteurs publics et économiques dans l'objectif d'élaborer des chartes de logistique urbaine durable en faveur d'un transport de marchandises décarboné et plus économe en énergie. »²

² <https://www.interlud.green/>

L'élaboration de la Charte LUD et de son plan d'action est opportune, car elle est concomitante avec la mise en œuvre de différents outils de planification territoriale, propice à inscrire durablement la logistique urbaine dans les textes :

- **La Stratégie de développement économique³**, réalisé en 2022, a pour principal objectif de développer le tissu artisanal et commercial existant, de préserver le territoire qualitatif et vert et de favoriser le tissu d'entreprises de services et le commerce local. Les commerces sont des acteurs majeurs de la logistique urbaine. Et la charte LUD doit précisément garantir la qualité du territoire.
- **Le Schéma Communautaire des liaisons douces**, réalisé en 2022, qui a pour objectif de développer des solutions alternatives à l'usage des véhicules routiers en réalisant l'examen et l'aménagement d'un réseau de pistes cyclables⁴. L'ambition est d'aboutir à 10-15% de part modale vélo (contre moins de 5% aujourd'hui). La cyclo-logistique est une des voies d'innovation et de décarbonation de la logistique urbaine.
- **Le projet de réhabilitation du quartier de la Plaine à Epinay-Sous-Sénart, cœur de ville.** Financé par l'ANRU (Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine), en cours ; réhabilitation et rénovation de 890 logements, création de nouveaux commerces en pied d'immeuble. Le quartier compte très peu de commerces hormis un Franprix qui est le seul lien commercial. Le programme peut-être une opportunité pour des actions organisationnelles ou d'aménagement.
- Les autres projets d'aménagement en cours dans le territoire, qui visent au renouvellement de quartiers à vocation résidentielle, même si certains intègrent une petite partie de la programmation dédiée à des activités tertiaires et / ou commerciales : La Plaine et Les Cinéastes à Epinay-sous-Sénart, La Prairie de l'Oly entre Vigneux-sur-Seine et Montgeron, la Croix Blanche à Vigneux-sur-Seine, les Hautes Mardelles à Brunoy, la ZAC de la gare de Yerres, la ZAC du centre-ville de Draveil, le projet mixte front de la RN6 à Brunoy, le projet mixte quartier du Réveil Matin à Montgeron, le projet de réhabilitation de la Fosse Montalbot et des berges de Seine à Vigneux-sur-Seine. Le succès d'opérations de logistique urbaine passe par l'intégration des problématiques le plus en amont des projets.
- **Le projet de développement d'un port à Vigneux-sur-Seine** à horizon 2030 sur 30 ha. Disposer d'un accès fluvial pourrait permettre d'envisager des solutions multimodales pour l'approvisionnement voire l'évacuation de marchandises pour la communauté d'agglomération. La logistique urbaine fluviale promeut de nombreux projets et

3 Réalisé avec le cabinet Synopter

4 Réalisé avec le cabinet ITER

expérimentations, notamment portées la HAROPA et VNF (au travers de dispositifs comme le PARM et le PAMI).

- **Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)** de la Communauté d'Agglomération Val d'Yerres Val de Seine⁵, aux objectifs ambitieux de maîtrise de la consommation énergétique, de baisse d'émission de GES, de valorisation des énergies renouvelables et d'amélioration de la qualité de l'air. Le transport de marchandises est un des leviers à actionner ; report modal, soutien à la transition vers des véhicules non thermiques, développement d'un réseau de recharge « multi-énergies ».

A l'échelle de l'Île-de-France, la Région a voté en septembre 2022 les nouvelles orientations de sa politique fret et logistique pour 2022-2027. Meilleure coordination des outils, modernisation des infrastructures, création d'un observatoire régional, décarbonation...⁶ Parmi les objectifs affichés figurent notamment le soutien à des solutions de livraison urbaine fluviale associées à des vélo-cargos ou des véhicules propres, une meilleure utilisation des outils de planification et de programmation urbaine et l'amélioration de la desserte et de l'intégration urbaine des zones logistiques.

La mise en place de la ZFE du Grand Paris est un enjeu de première importance qui pousse transporteurs et logisticiens à modifier leurs organisations et à verdir leurs flottes de véhicules.

Ces politiques font écho à un contexte socio-économique qui poussent des pratiques économiques et des politiques plus vertueuses. Parmi ces politiques et actions on trouve notamment :

- **La politique de ZAN** (Zéro Artificialisation Nette) qui souligne la nécessité de voir certaines règles d'urbanisme évoluer, en favorisant notamment la construction sur l'existant, la sobriété foncière, la densification. Un groupe de travail national dédié à cette mesure a été créé par le ministère de la Transition écologique et celui chargé de la Ville et du Logement. France Stratégie, service du Premier ministre chargé des questions prospectives et des politiques publiques, a de son côté réalisé un diagnostic qui semble confirmer l'urgence foncière. Cette politique de ZAN peut permettre à la logistique de retrouver sa place dans les espaces urbains.
- **Les actions en faveur de la cyclo-logistique.** Un « Plan national pour le développement de la cyclo-logistique » a été lancé en mai 2021 sur 4 axes de travail : Faciliter les livraisons à vélo, notamment via le dispositif Coliactiv' / « Mobiliser les parties prenantes » (généralisation des clauses environnementales dans les marchés publics, adapter les contrats d'assurance, ...) / Equiper les villes (aider à la mise en place de locaux de cyclo-logistique urbains) / Digitaliser (aide à la conception de logiciels d'optimisation des livraisons). Une Fédération professionnelle de cyclo logistique a été créée en 2022 à l'initiative de l'association Les Boites à Vélo. Objectifs :

⁵ Réalisé avec le cabinet Altaréa

⁶ <https://www.iledefrance.fr/fret-et-logistique-un-acte-2-pour-de-nouvelles-orientations-0>

proposer un état des lieux général de la cyclo-mobilité professionnelle et créer de la connaissance spécifique sur la cyclo-logistique.

- Plus généralement, **la décarbonation des transports et la mise en place des ZFE** ; en France, le nombre de zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) va passer de 11 en 2022 à 44 en fin 2024. L'instauration d'une ZFE-m a été rendue obligatoire dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants avant le 31 décembre 2024 par la loi Climat et Résilience.
- **Les politiques en faveur des reports modaux.** Par exemple, le nouveau Plan de Relance du Fret Ferroviaire d'octobre 2021 est susceptible de constituer un accélérateur à ne pas manquer. Ses ambitions (doublement de la part du fret à horizon 2030 et triplement des trafics combinés rail-route) restent encore largement à concrétiser et étaient déjà en partie présentes dans la Stratégie France Logistique 2025 et ses travaux préparatoires (Conférence Nationale pour la logistique), réaffirmés en 2019 par le rapport Daher-Hémar qui préconisait davantage de multimodalité. La voie d'eau quant à elle continue de proposer des initiatives innovantes grâce à un réseau fluvial qui dispose d'importantes capacités de circulation.
- **La croissance toujours forte du e-commerce** continue de dynamiser le marché de la livraison aux particuliers (BtoC) et aux entreprises (BtoB), tout en posant des défis pour optimiser des transports de plus en plus nombreux et fractionnés. La crise du Covid 19 a donné un nouvel élan aux livraisons à domicile et au « quick commerce ». La période post covid est marquée par la volonté de mieux maîtriser les impacts d'un e-commerce en forte croissance, dont il faudra corriger les excès (à l'exemple des difficultés rencontrées par les dark-stores), et par un renouveau souhaité de la place des commerces dans la ville (même si la crise énergétique de 2022-23 met en difficulté de nombreux magasins).
- **Les évolutions des comportements d'achat** sont un paramètre à prendre en compte. Ces évolutions sont lentes et nécessitent un travail continu d'explications, de mesures pédagogiques voire d'incitations. Mais le consommateur par ses comportements d'achat devient petit à petit de plus en plus écocitoyen, soucieux de l'impact écologique qu'il peut avoir sur les transports. Les débats globaux sur une forme de « démondialisation », ou de « slowbalisation », ou encore de « moudialisation » incitent à davantage de circuits courts et à une gestion plus économique et moins impactante du transport de marchandises.

Contexte

La mise en œuvre de la Charte de Logistique Urbaine est portée par un contexte favorable d'abord d'un point de vue national. En effet, de nombreuses initiatives sont mises en œuvre pour tenter, à travers des innovations technologiques, des solutions de rationalisation et de consolidation de flux, et des réflexions autour des réglementations, avec comme objectifs d'optimiser les flux de livraison pour mieux partager les usages de la voirie. Encouragée par les nouvelles orientations fret et logistique de la Région Ile-de-France et dans un souci de décarbonation des transports et de la mise en œuvre des ZFE, les orientations politiques ciblent une logistique plus performante. A ce besoin d'approvisionnements des territoires, s'ajoutent les nouvelles pratiques de consommation des ménages notamment d'e-commerce dont la régulation est progressivement nécessaire. En effet, il s'agit aujourd'hui d'intégrer l'ensemble des logistiques urbaines pour les concilier et trouver les outils propres à chaque territoire. Ces outils prennent la forme de décisions politiques et de mesures diverses telles que les transferts modaux, les réglementations, les aménagements fonciers et les innovations techniques qu'il faut orchestrer en limitant les nuisances. La logistique urbaine doit être abordée dans une approche vertueuse et s'exonérer de son image négative, souvent limitée à son encombrement de la voirie, ses nuisances sonores et atmosphériques, ses risques d'accident, etc... La logistique urbaine est indispensable pour approvisionner les territoires et la Charte de logistique Urbaine a pour fonction non seulement de la rendre plus légitime mais aussi de concilier les intérêts de l'ensemble des acteurs dans une démarche partagée.

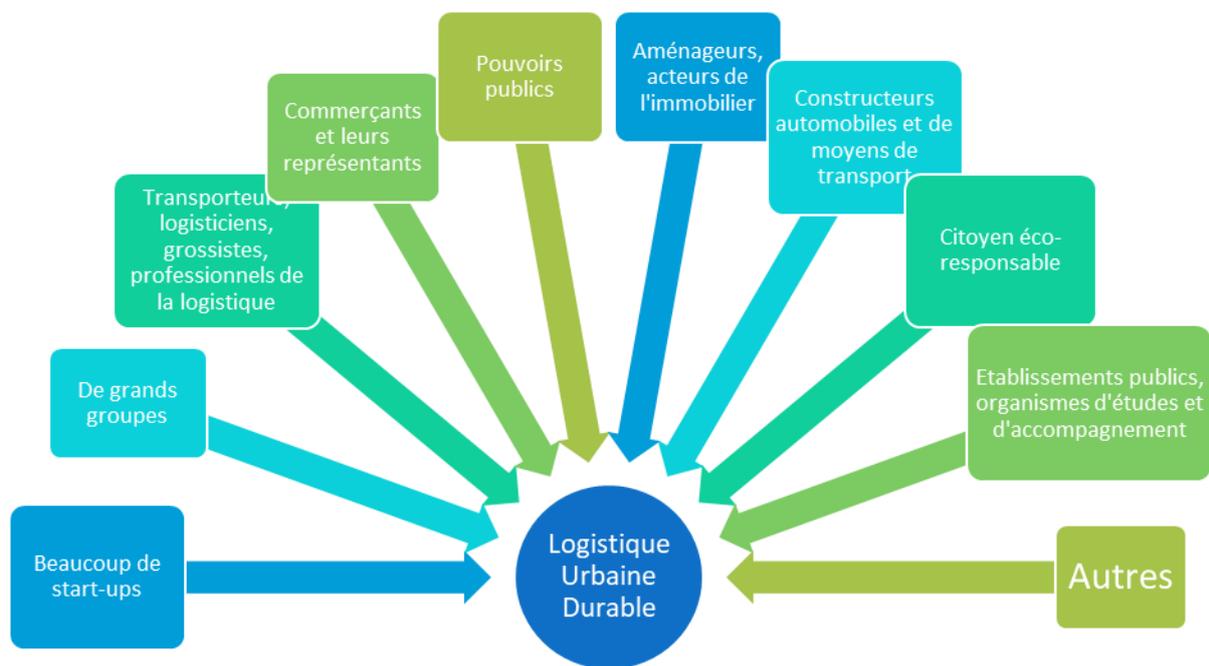


Figure 2 : Les acteurs de la logistique urbaine



Figure 3 : la CAVYVS en chiffres

¹Source : Portrait économique de territoire de la Communauté d'Agglomération du Val d'Yerres Val de Seine – CAVYVS, Essonne Développement – 2019

Le territoire de la CAVYVS est à dominante résidentielle et marqué par une croissance démographique. La logistique urbaine doit donc accompagner l'augmentation de la consommation ainsi que l'évolution des modes de consommation, notamment liés au e-commerce.

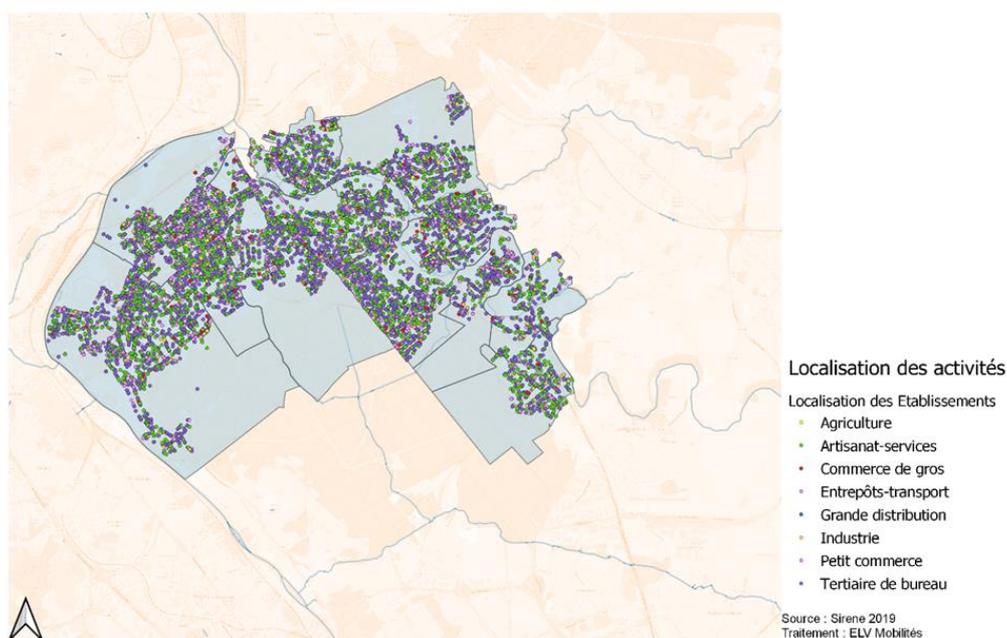


Figure 4 : localisation des établissements émetteurs de trafics dans la CAVYVS - FretUrb - ELV Mobilités

Pour le territoire du Val d'Yerres Val de Seine, l'optimisation de la logistique urbaine s'inscrit dans un contexte particulier puisque d'un point de vue spatial, on constate un positionnement dispersé des activités économiques sur l'ensemble du territoire, sans polarisation réellement dominante. Cette caractéristique laisse supposer des flux de livraisons diffus générant de nombreux kilomètres. La présence de nombreux entrepôts de petite taille et de services associés fait de la CAVVYS un territoire un peu plus professionnalisé en termes de logistique urbaine. Son expérience en termes d'organisation logistique est un atout pour la logistique urbaine.

Les objectifs de la Charte de logistique urbaine pour la CAVVYS sont les suivants :

- Accompagner l'essor des livraisons B2C/C2C, en lien avec la croissance du e-commerce
- Assurer une offre de services logistiques optimale auprès des commerces
- Réserver du foncier aux activités logistiques afin d'assurer la continuité de la vitalité économique du territoire
- Développer des outils d'accueil de la logistique et de consolidation des marchandises pour optimiser le transport de marchandises, notamment pour le compte propre
- Amorcer la transition écologique de la logistique (report modal fer/fleuve, cyclo logistique, évolution des motorisations)

Concerter pour fédérer

La concertation constitue l'une des bases de la construction de la charte LUD et de la démarche InterLUD. Cette concertation est un aboutissement pour proposer un consensus sur les actions à mener collectivement pour que la logistique urbaine du territoire Val d'Yerres Val de Seine soit performante. Cette concertation est le résultat d'un processus partant d'un diagnostic des flux à l'analyse de terrain en passant par la compréhension territoriale des réglementations régissant les circulations et les stationnements des véhicules de livraison. Elle a permis de partager un diagnostic, de concilier les intérêts, de lever les incertitudes et de s'approprier les enjeux.

Pour coordonner cette concertation, 6 groupes de travail ont été organisés entre mai 2022 et mars 2023. Ils ont réuni jusqu'à une trentaine de participants qui ont pu apporter leurs visions, leurs validations de l'état des lieux, et leurs propositions d'actions à mettre en place sur le territoire.

La charte de Logistique urbaine durable Val d'Yerres Val de Seine : un processus concerté



Figure 5 : déroulement de la phase de concertation. Source : Samarcande by Inddigo – Infographie ELV Mobilités



Légitimer la logistique en l'intégrant dans une vision stratégique de développement du territoire :

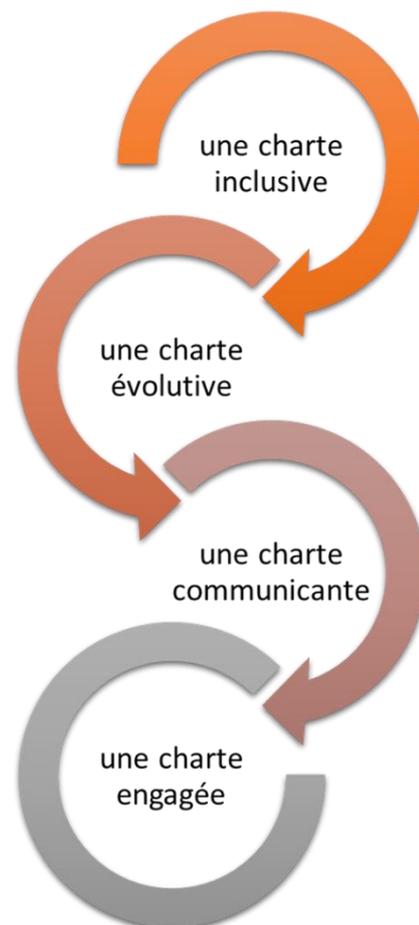
La Charte pour une Logistique Urbaine Durable (LUD) décidée par la CAVYVS, doit permettre aux élus de mieux connaître et de comprendre la fonction logistique sur le territoire, d'en maîtriser le développement pour mieux l'intégrer à sa stratégie générale, tant au niveau des documents d'aménagement et d'urbanisme, que dans les actions quotidiennes menées sur le terrain.

La Charte LUD n'est pas un document isolé. Elle s'inscrit dans une vision de développement économique menée par la CAVYVS antérieurement à cette charte. La logistique urbaine n'est pas une fonction à dissocier des autres secteurs de l'économie ; elle est au service des entreprises, des commerces, des habitants.

La charte LUD est évolutive. En effet, les actions qu'elle porte devront prendre en compte les évolutions politiques, réglementaires ou techniques (innovations, expérimentations) qui vont nécessairement se produire. Une adaptation des actions sera probablement nécessaire.

La charte LUD est communicante. Elle doit permettre d'obtenir des données et des informations dans le cadre d'expérimentations ou de mise en place d'actions concrètes. Mais elle doit aussi s'exprimer au-delà du comité de suivi, et communiquer par exemple dans les bulletins municipaux. L'action 1.1. a précisément pour objectif de sensibiliser les acteurs économiques, les décisionnaires et les habitants.

La charte LUD n'a pas de portée juridique mais a une portée politique. Elle engage les signataires, du moins moralement, autour d'une même thématique et d'un même objectif : la prise en compte d'une logistique urbaine plus durable.



Principes directeurs de la charte



Le succès de la charte LUD passe par l'application des actions qu'elle porte et par un suivi régulier de leurs mises en œuvre.

Le périmètre d'application de la charte est à 2 échelles :

- **Un périmètre strict**, celui de la CAVYVS, composé de plusieurs centralités qui cumulent les problématiques à traiter, les nuisances générées et les actions à porter : les centres-villes commerçants / les zones commerciales / les zones d'activités industrielles / les principales concentrations d'habitat collectif / les autres centralités en création ou en restructuration (zone du Plateau à Epinay, secteur Val d'Oly à Montgeron et Vigneux, ...)
- **Un périmètre élargi**, celui de la CAVYVS dans son environnement géo logistique Sud-Est francilien, proche notamment de très importantes zones logistiques permettant la connexion à la région Ile-de-France, au pays et au monde.

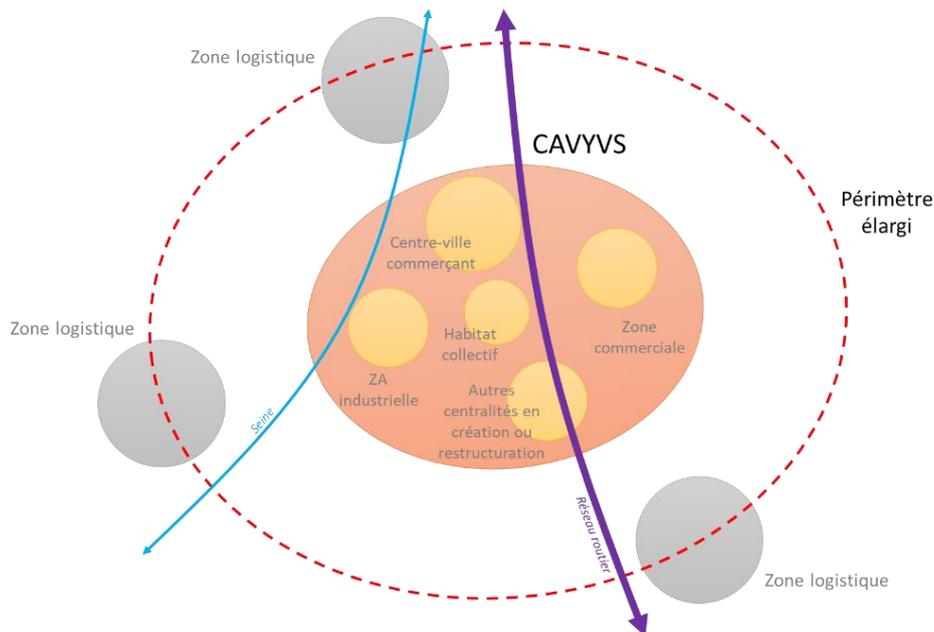


Figure 6 : les périmètres d'action de la charte LUD de la CAVYVS

Les réseaux de transport, en particulier le réseau viaire structurant et la Seine, permettent les flux de marchandises actuels (transport routier) et peut-être à venir (transport fluvial).

Les acteurs concernés par la charte sont tous ceux qui participent à la logistique urbaine sur le territoire du Val d'Yerres.

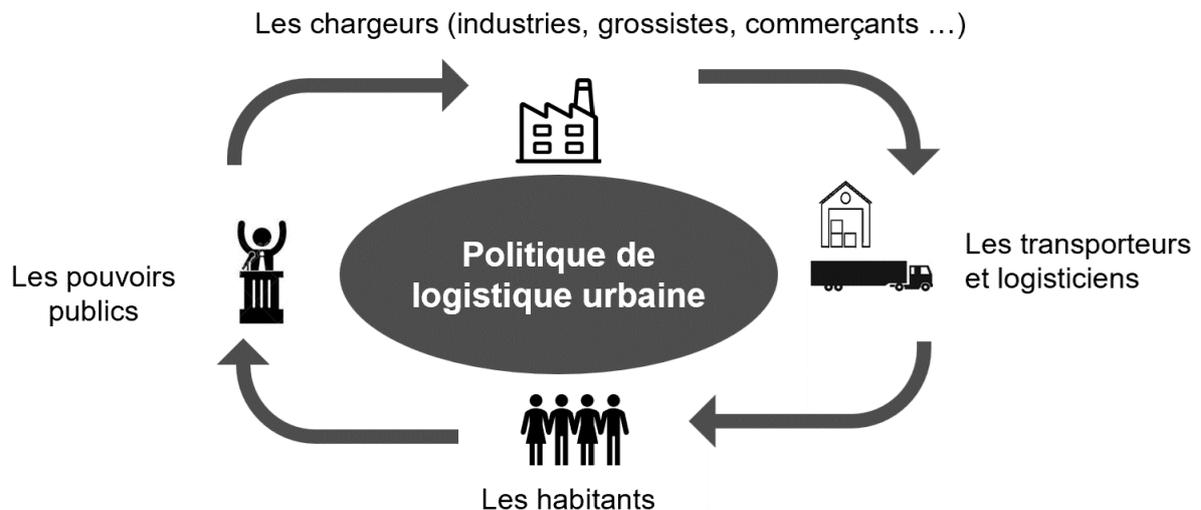


Figure 7 : Le jeu d'acteurs de la logistique urbaine. Source : Logicités

Un double portage à la fois politique et technique est indispensable au succès de la charte. Ce double portage doit être le plus pérenne possible, afin d'assurer la continuité des actions.

Il est nécessaire que cette charte soit incarnée, pas seulement par une instance, mais bien par des personnes ayant en charge son application et qui la feront vivre. En effet, si la logistique urbaine traite de l'organisation de flux d'éléments matériels, les marchandises, les décisions qui sous-tendent ces organisations sont toujours le fruit de réflexions et de décisions humaines. Le travail de concertation qui a rassemblé plusieurs dizaines de participants à chaque réunion a montré l'importance des échanges pour la formalisation des enjeux et des actions.

La mise en place du plan d'actions s'appuiera sur **un comité des partenaires** (ou comité de suivi). Ce comité associera les représentants des communes, des techniciens du territoire, les Elus ou leurs représentants, et des acteurs privés, entreprises et porteurs de projets du territoire et des espaces voisins. Ce comité de suivi est un comité « chapeau », ayant en charge le suivi de l'ensemble du plan d'actions.

Le nombre de participants devra être restreint ; il est estimé à 10-15 personnes. Le choix des membres de ce comité est fonction des actions mises en place ; ces membres devront représenter les thématiques des actions. La désignation des membres se fera en coordination entre la CAVYVS et LLC, qui dispose des coordonnées des organismes et personnes ressources à mobiliser.

Ce comité pourra se réunir suivant **une périodicité de 2 fois par an**. Cette fréquence permettra d'assurer un suivi, mais permettra également aux actions de se mettre en place entre les périodes de réunion. Une première réunion du comité de suivi pourrait se tenir fin 2023, après la signature de la Charte LUD. L'ordre du jour de cette réunion pourrait comporter :

- La priorisation des actions à mener, selon un échéancier ; actions à lancer immédiatement ou plus tard, en fonction de la facilité de mise en œuvre de l'action ou de son degré d'importance. L'ensemble des actions ne pourra probablement pas être mené de front.
- La confirmation de désignation des référents d'actions. Chaque référent d'action aura en charge la mise en application de l'action en question et devra présenter les avancées de

l'action lors du comité de suivi +1. Le référent d'action restera en lien avec le référent technique de la CAVVVS, garant de l'application de la charte LUD.

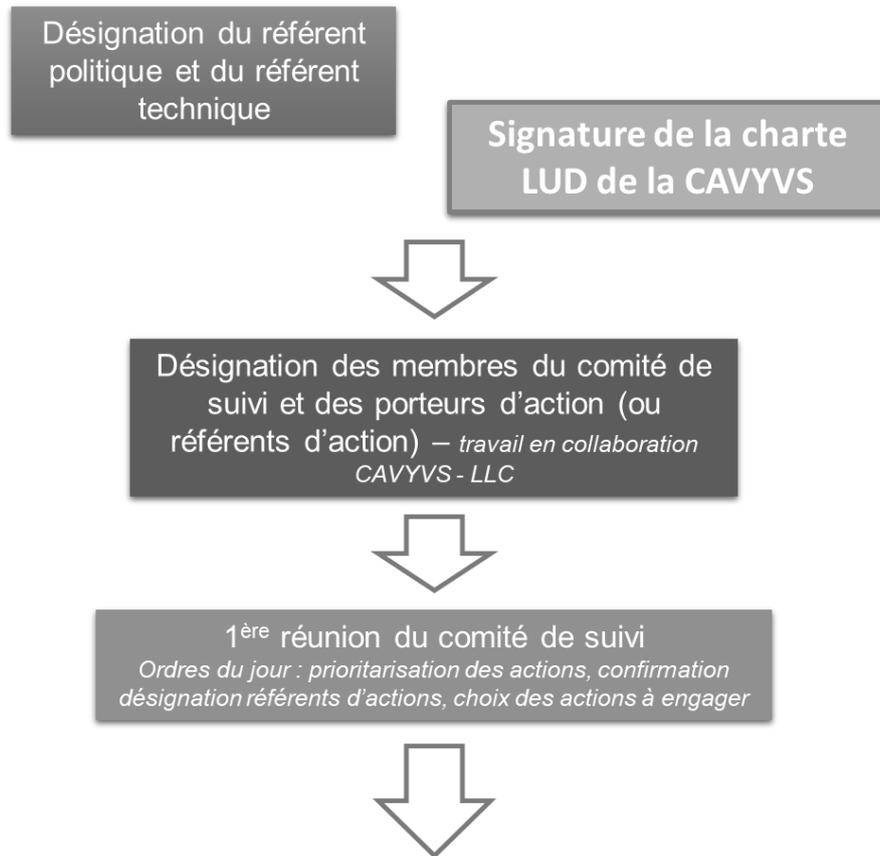
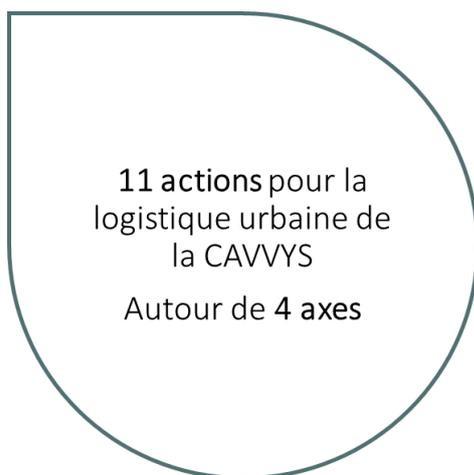


Figure 8 : Principales étapes pour l'engagement de la charte LUD (source : Samarcande By INDDIGO)

Les 11 actions de la charte LUD de la CAVVVS sont regroupées en 4 axes :

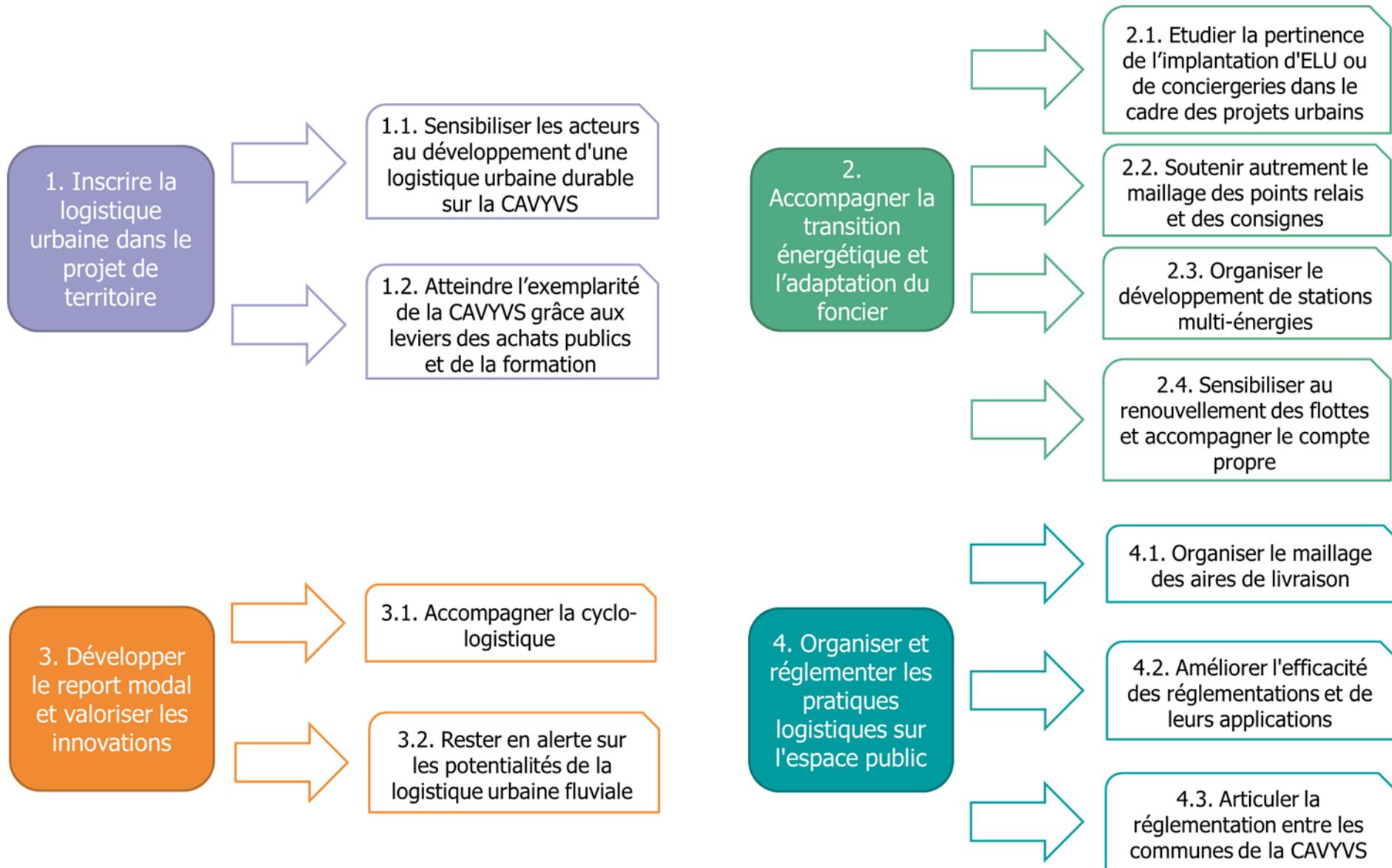


la mise en cohérence des arrêtés livraison et circulation

1. **Inscrire la logistique urbaine dans le projet de territoire** : 2 actions sur la sensibilisation aux enjeux de la LUD et sur l'exemplarité de la collectivité
2. **Accompagner la transition énergétique et l'adaptation du foncier** : 4 actions sur la décarbonation et le soutien à des équipements de logistique et de transport routier
3. **Développer le report modal et valoriser les innovations** : 2 actions sur l'utilisation de modes de transport alternatifs à la route
4. **Organiser et réglementer les pratiques logistiques sur l'espace public** : 3 actions sur les aires de livraison et



DES FICHES ACTIONS POUR UNE CHARTE EN COHERENCE AVEC LE TERRITOIRE





1. INSCRIRE la logistique urbaine dans le projet de territoire

1.1. Sensibiliser les acteurs du territoire au développement de la logistique urbaine durable sur la CAVYVS

Cette action est une « action chapeau » ou une « action transversale », qui doit aider à la mise en place des autres actions du plan et de la charte.

Constat

Contrairement au transport de voyageurs qui relève d'un service public et d'une autorité organisatrice, « la logistique 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, ...) et de comportements individuels (compte propre par exemple). 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 : enjeux d'aménagement, d'urbanisme, réglementaires, de développement économique et d'emplois, d'infrastructures et d'équipements, de transition énergétique et de développement durable. C'est pourquoi ses contours sont flous et qu'elle est parfois mal appréhendée.
- Le terme « logistique » recouvre des réalités plurielles selon notamment les filières (la logistique d'approvisionnement des commerces n'est pas équivalente à celle du BTP ou celle des déchets) ou selon les maillons de sa supply chain (la logistique du dernier kilomètre, généralement appréhendée au travers de la livraison des petits commerces et des particuliers, n'est pas la même que celle très professionnelle de la livraison des supermarchés, y compris de centre-ville) et elle concerne également la logistique propre de chacun des individus qui s'approvisionne par ses propres moyens pour faire fonctionner son activité.

La logistique est souvent appréhendée au travers de ses externalités négatives. Mais elle est fondamentale à chaque territoire habité et/ou productif et elle est aussi porteuse d'externalités 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).

Objectifs

- Comprendre, concilier et coordonner les intérêts des différents acteurs
- Référent logistique urbaine : être la personne référente sur les questions de logistique urbaine sur le territoire, pour les acteurs du territoire, pour des porteurs de projets
- Référent logistique urbaine : organiser les remontées d'information du terrain (difficultés, problématiques,) auprès des décisionnaires techniques et politiques
- Référent logistique urbaine : organiser le suivi des innovations, études, projets et expérimentations en logistique urbaine sur la CAVYVS, dans des intercommunalités comparables ou en Ile-de-France.
- Faire exister la question de la logistique urbaine dans les instances politiques du territoire
- Faire des habitants et des intervenants économiques du territoire des acteurs plus éclairés (écocitoyens)

Description de l'action

La logistique est présente partout, elle ne se décide pas car elle est induite par les activités de la ville au sens large. Son développement, en revanche, peut se maîtriser, s'organiser et être optimisé. Les acteurs publics disposent de leviers, notamment réglementaires et d'aménagement, qu'ils soient incitatifs ou plus coercitifs.

Elle exige de la pédagogie pour être appréhendée dans son entièreté. Cette action de sensibilisation doit être portée auprès de plusieurs acteurs de la CAVYVS : acteurs économiques notamment les commerçants, Elus, services municipaux, (dont la Police Municipale), habitants, ...

Un suivi régulier de cette démarche de sensibilisation est nécessaire, car la logistique urbaine doit s'adapter en permanence et trouver des solutions faces aux défis environnementaux actuels et à venir. C'est pourquoi elle est porteuse d'énormément d'innovations et d'expérimentations qu'il faudra suivre et possiblement mettre en application sur la CAVYVS.

Un discours à porter, avec des éléments de langage, devra être défini. Il devra s'adapter à la multiplicité des acteurs, et distinguer notamment, pour les entreprises de la CAVYVS, les artisans et commerçants des centres-villes, des entreprises implantées dans les ZA. Il serait utile de donner un caractère attrayant au transport de marchandises, qui est une activité perçue surtout par ses nuisances et peu par son utilité, et être concret s'agissant des impacts de la non prise en compte de la logistique. Le transport de marchandises est aussi une question de santé publique (émission de polluants locaux) et de sécurité routière.

Parmi les actions qui peuvent être mises en place :

- **L'instauration d'un.e référent.e permanent.e sur les questions de logistique urbaine** au sein de la CAVYVS. Les prérogatives de ce référent peuvent être de : s'assurer que la logistique urbaine est bien prise en compte dans les projets du territoire / faire le lien avec les services communaux / proposer et mettre en place des campagnes et réunions de sensibilisation pour les acteurs du territoire / se tenir informé des innovations en logistique et des solutions applicables sur le territoire (webinaires, colloques, liens avec des organismes comme le CEREMA, l'APUR, l'association interprofessionnelle de la cyclo-logistique, ...), ...
- L'organisation **d'événements de sensibilisation** réguliers à destination des professionnels et des citoyens pour valoriser les actions, faire émerger des innovations et créer l'adhésion.

Ainsi, une campagne d'affichage pourrait être menée en lien avec l'action 2.10 sur la sensibilisation des habitants et des consommateurs afin de renforcer l'acceptabilité de la logistique en milieu urbain. Cette campagne pourrait aussi intégrer des éléments sur le choix du mode de livraison lors d'achats e-commerce. Une étude ADEME évaluant l'impact carbone de différents modes de livraison et suivant différents scénarios, sur laquelle cette campagne peut s'appuyer, a été publiée⁷.

- Le **développement d'échanges d'expériences**, mise en œuvre de projets, ... avec les acteurs des territoires voisins (autres intercommunalités, EPT, Département, Région, ...) et engager des gouvernances (de projets par exemple) inter-territoire.
- **La création d'espace(s) 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 ». La fresque du climat est une association loi 1901, fondé en 2018 par un ancien membre du groupe de réflexion Shift Project, qui organise des cessions de jeux collaboratifs où les participants « co-construisent une fresque résumant les mécanismes du changement climatique », selon les rapports du GIEC. Le jeu est proposé aux collectivités et aux entreprises. L'objectif est de sensibiliser les participants, en particulier les décideurs élus. Il existe également une Fresque de la mobilité (voyageur), conçue et animée par l'association [les Shifters](#).

⁷ <https://bibrairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/6261-commerce-en-ligne-impacts-environnementaux-de-la-logistique-des-transport-et-des-deplacements.html>

- La **mise en place d'une veille de logistique urbaine, avec possiblement un tableau de bord** (ou « mini-observatoire ») sur la logistique urbaine. Cette veille pourra mettre en lumière les innovations constantes, les études et enquêtes en cours, les projets et expérimentations, ... Elle pourra aussi récolter toutes les informations utiles aux différents acteurs œuvrant sur le territoire. Un « tableau de bord » (ou « mini-observatoire ») sur la logistique urbaine pourrait aussi être créé, suivi par le(la) référent.e logistique urbaine.
- **La mobilisation des associations de commerçants** : il serait envisageable d'informer, de communiquer auprès des associations de commerçants qui se réunissent régulièrement. Les associations émettent également des revues (2 fois par an pour l'association des commerces de Yerres). Une communication dans cette revue pourrait être faite.
- **Faire connaître les métiers du transport et de la logistique** : les entreprises réalisent des journées portes ouvertes 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.
- Inviter les entreprises de transport aux réunions publiques dans les mairies, pour qu'elles communiquent mieux sur leur métier.
- **Communiquer dans les journaux municipaux** : une page logistique pourrait être insérée dans les journaux municipaux, qui sont de bons vecteurs de communication.
- **S'appuyer sur les observatoires de la logistique** : il serait utile de se rapprocher de l'Observatoire régional de la logistique qui se met en place en 2023.
- **Être actif sur les réseaux sociaux** : ces réseaux ont une importance essentielle aujourd'hui, il faut les utiliser. Le référent logistique urbaine qui sera chargé de l'application de la charte devra être formé à cela.
- **Inciter les communes à créer des postes de manager de centre-ville** ou inciter les managers existants à **prendre en compte de la logistique urbaine** (avec l'aide du référent commerces de la CA). Le rôle du manager est de « fédérer les énergies et susciter des initiatives afin de rendre le centre-ville attractif pour les habitants et les consommateurs. La structuration et l'organisation, les champs d'intervention et les appellations varient en fonction des projets développés sur chaque territoire. » Les enjeux de logistique urbaine peuvent faire partie des problématiques à traiter par les managers.

Intervenants

- CAVYVS
- Les communes du territoire
- Les organisations professionnelles (transporteurs, artisans, commerçants, grande distribution, ...)

Indicateurs

- Tableau de bord des initiatives vertueuses sur le territoire et des projets et expérimentations pouvant être appliqués dans la CAVYVS
- Tableau de suivi des colloques sur la logistique

Contraintes

- Action phare, dépendante du degré d'implication du portage politique et du portage technique
- Une difficulté est de devoir « déconstruire » les idées préconçues avant de « reconstruire ». Cette action sera donc un travail au long cours et menée régulièrement
- La logistique urbaine peut être perçue comme « un sujet parmi d'autres ». L'enjeu est de le faire remonter dans l'ordre des priorités.

Coûts

- Recrutement d'un(e) chargé(e) de mission prospective et mobilité (en cours), occupé à 50% sur la déclinaison de la Charte LUD
- Actions opérationnelles et ponctuelles de communication

Délais

- Court terme
- Moyen terme
- Long terme

Impacts

- Environnementaux
- Qualité de l'air
- Bruit

	<ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> Encombrement<input checked="" type="checkbox"/> AutresEconomiques<input type="checkbox"/> Conflit d'usage (congestion)<input checked="" type="checkbox"/> Attractivité du territoire, image<input checked="" type="checkbox"/> Emploi<input type="checkbox"/> Optimisation des déplacements<input checked="" type="checkbox"/> Dynamisation de l'économie<input type="checkbox"/> AutresSociaux<input type="checkbox"/> Conditions de travail et santé<input type="checkbox"/> Sécurité des habitants<input type="checkbox"/> Economie sociale et solidaire<input checked="" type="checkbox"/> Autres
--	---



1. INSCRIRE la logistique urbaine dans le projet de territoire

1.2. Atteindre l'exemplarité de la CAVYVS grâce aux leviers des achats publics et de la formation

L'exemplarité de la part de la collectivité en matière de transition énergétique notamment, mais aussi en termes de passation de marché public ou de massification des commandes, est un gage de crédibilité. Il s'agit non seulement de fournir des efforts de cohérence concernant les flottes de véhicules mais aussi de proposer des aménagements d'espaces urbains permettant d'assurer une continuité de la démarche durable.

Constat

Lorsqu'il s'agit de demander à des acteurs économiques de fournir des efforts, que ce soit pour faire évoluer leurs organisations ou les inciter à renouveler leurs flottes, il convient que les collectivités montrent l'exemple.

Objectifs

- Montrer l'exemple en termes de flotte de véhicules
- Instaurer des clauses environnementales dans les commandes publiques
- Intégrer l'aspect logistique à la rationalisation des commandes des services publics
- Encourager le développement de la filière circuits courts
- Former les agents de contrôle aux enjeux de la logistique urbaine

Description de l'action

- **Structurer une politique d'achats publics exemplaire**

En matière d'achats publics, le SIPPAREC joue un rôle de rationalisation des commandes publiques en vue de réduire les coûts. Toutefois, des actions supplémentaires d'ordre organisationnel pourraient être engagées afin de limiter la part du transport de marchandises dans les émissions de polluants sur le territoire :

- Mutualisation des commandes publiques afin de réduire le nombre de livraisons dans les établissements
- Intégrer l'aspect logistique dans les politiques achats dans les Appels d'Offres (Clauses environnementales dans les commandes publiques)
- Réduction du nombre de fournisseurs afin de réduire le nombre de livraisons

Ainsi, un groupe de travail interne pourrait être mis en place en intégrant le SIPPAREC. Il permettrait de fixer des objectifs et d'assurer le suivi des réalisations.

- **Poursuivre l'investissement dans une flotte aux motorisations alternatives**

La transition énergétique des flottes de véhicules des services de l'agglomération à l'électrique / au GNV pourrait être une première action à poursuivre, sans doute la plus évidente. Le matériel roulant des services techniques de l'agglomération et des agents peut aisément être électrifié ou reporté sur une flotte de vélocargos. Toutefois, la sobriété doit être privilégiée en interrogeant le dimensionnement et la nécessité de ces flottes à chaque renouvellement.

- **Soutenir les bonnes pratiques en matière de logistique**

Certaines organisations logistiques, comme les livraisons en horaires décalés, permettent d'éviter les conflits d'usages entre les flux de véhicules de particuliers et de livraison. Cela a un effet positif direct sur la congestion routière. La tranquillité des riverains doit toutefois être garantie. Ainsi, des expérimentations de livraisons en horaires décalés et silencieuses pourraient être engagées sur le territoire.

Il en est de même pour les organisations en tournées par rapport aux traces directes, qui diminuent l'occupation de la voirie. Les livraisons plus lentes assurant un taux de remplissage optimal sont également à privilégier par rapport aux livraisons instantanées, vectrices de traces directes en modes de transports carbonés.

Dans le cadre de sa stratégie achats, pour les prestations de transport, la CAVYVS pourrait privilégier les acteurs du transport et de la logistique qui mettent en œuvre ces bonnes pratiques et encourager les expérimentations.

- **Accompagner le développement des circuits courts**

Les achats de produits alimentaires en circuits-courts représente une part marginale en France, de l'ordre de 2%. Or dans une démarche de résilience alimentaire et de valorisation, faciliter l'accès à ces produits permettrait de soutenir les producteurs locaux. Ainsi, des infrastructures spécifiques pourraient être déployés dans la CAVYVS. Les consignes de retrait automatiques de produits frais, par exemple, facilitent l'accès aux produits frais en circuits-courts grâce à un accès 24h/7j. Les halles de marchés existantes étant bien situées dans les collectivités de l'agglomération, ce service pourrait y être déployé.

De même, les achats de denrées alimentaires à destination de la restauration collective pourraient intégrer une part progressive d'aliments en circuits-courts.

- **Former les agents municipaux aux enjeux de logistique urbaine**

L'enjeu de l'exemplarité n'est-il pas aussi de faire appliquer plus strictement les réglementations en vigueur ? Le travail de terrain dans le cadre du diagnostic a montré que la réglementation est appliquée de manière assez souple, ceci notamment concernant l'occupation des aires de livraison par des VL à des horaires normalement dédiés aux livraisons (ceci n'est pas spécifique à la CAVYVS). Une formation des agents de contrôle aux enjeux de la logistique urbaine pourrait également être envisagée afin que les jours et créneaux horaires accordés aux livraisons sur les aires de livraison soient bien respectés par l'ensemble des usagers. En effet, le stationnement de véhicules légers sur les aires de livraison entraîne des stationnements en double-file, et donc de la congestion et de l'insécurité pour les livreurs.

Intervenants

- CAVYVS
- SIPPAREC
- Les communes du territoire
- Les acteurs de la logistique urbaine exemplaires

Indicateurs

- Part de véhicules de services des communes et de la CAVYVS en motorisations alternatives
- Part de la consommation de produits en circuits-courts sur le territoire

Contraintes

- Budget de la CAVYVS et des collectivités pour l'acquisition de nouveaux véhicules et les délais d'approvisionnement de véhicules aux motorisations alternatives
- Nécessite de la coordination interne entre les services, et externe entre les communes
- En pratique, intégrer un critère environnemental à hauteur de 20% de la note pour sélectionner un prestataire, est parfois très difficile à mettre en œuvre dans le respect des règles des marchés publics.

Coûts

- Actions opérationnelles et ponctuelles de communication
- Coût d'acquisition de nouveaux véhicules

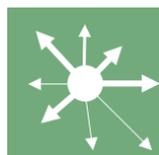
Délais

- Court terme
- Moyen terme
- Long terme

Impacts

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

	<p>Economiques</p> <ul style="list-style-type: none"><input checked="" type="checkbox"/> Conflit d'usage (congestion)<input checked="" type="checkbox"/> Attractivité du territoire, image<input type="checkbox"/> Emploi<input checked="" type="checkbox"/> Optimisation des déplacements<input type="checkbox"/> Dynamisation de l'économie<input type="checkbox"/> Autres <p>Sociaux</p> <ul style="list-style-type: none"><input checked="" type="checkbox"/> Conditions de travail et santé<input type="checkbox"/> Sécurité des habitants<input type="checkbox"/> Economie sociale et solidaire<input type="checkbox"/> Autres
--	--



2. ACCOMPAGNER la transition énergétique et l'adaptation du foncier

2.1. Etudier la pertinence de l'implantation d'ELP ou de conciergeries dans le cadre des projets urbains

Les Espaces Logistiques Urbains se décomposent en plusieurs typologies, plus ou moins éloignées du cœur de ville. Leur fonction essentielle vise à consolider les marchandises en accueillant des poids-lourds et en assurant les livraisons du dernier kilomètre en tournées optimisées grâce à des véhicules plus petits et plus « doux ».

Constat

La croissance du e-commerce a engendré une forte augmentation des flux de colis, ainsi qu'un morcellement des envois, dans un contexte de flux de plus en plus tendus et d'accroissement des fréquences de livraison.

En France, le e-commerce a généré 1,3 milliard de colis en 2021. Si l'on exclut l'année 2020, exceptionnelle du fait du contexte de pandémie et l'année 2022 marquée par la crise économique, le secteur du e-commerce croît en moyenne de 10% chaque année. 4 colis sur 5 sont livrés à domicile, mode de livraison encore largement privilégié par les Français. Ce sont autant de flux démultipliés.

La mise en place d'un espace dédié à la logistique du dernier kilomètre est vue comme une réponse pour mieux organiser ces flux. Mais la rentabilité économique d'un tel équipement en périphérie d'agglomération, n'est pas garantie, car la densité de population est trop faible. Il est donc nécessaire d'étudier la pertinence de leur implantation.

Le projet Cœur de ville d'Epinay-sous-Sénart pourrait être une opportunité pour l'implantation d'un tel équipement. Une étude spécifique permettrait d'identifier les secteurs d'activités les plus pertinents pour un local identifier. Il pourrait s'agir par exemple d'activités favorisant le déploiement des circuits courts alimentaires (présence dans le programme Cœur de ville d'un projet de ferme urbaine qui permettrait une production locale de légumes, fruits et plantes aromatiques).

Objectifs

- Consolider les marchandises pour optimiser les flux logistiques dans la ville
- Créer un espace de dynamisation économique prenant en compte la logistique urbaine
- Créer un espace de services pour les habitants
- Permettre des livraisons en véhicules aux motorisations alternatives aux énergies fossiles ou vélo-cargo

Description de l'action

- **Evaluer la pertinence d'implantation d'un ELP**

Il s'agit de mener une étude d'évaluation de la pertinence d'implantation d'un Espace Logistique de Proximité (ELP) Cet espace doit s'inscrire dans un projet de logistique urbaine durable. C'est pourquoi les porteurs de projet devront répondre à un cahier des charges qui intègre des livraisons décarbonées et/ou des services logistiques pour les habitants et/ou les commerçants. D'autres fonctions logistiques peuvent être associés à cet espace, en complément. Par exemple : un relais (ou conciergerie) de quartier, un espace de stockage de déchets carton de commerçants, d'autres solutions de livraisons hors domicile (LHD), intégration de services pour les artisans et commerçants, gestion des biodéchets...

Une phase préalable d'identification des locaux accueillant l'espace est nécessaire. Parmi les critères d'implantation pourront figurer la proximité du réseau cyclable, la proximité et la densité de commerçants et d'habitants, les offres de services logistiques existants... Plus globalement, il s'agira de faire une étude de marché.

Des dispositifs de soutien de l'Etat et des collectivités (communes, région, département) existent.

La Logistique Urbaine Durable est précisément un levier pour les enjeux environnementaux actuels et futurs.

- **Poursuivre le projet d'EBE à Epinay-sous-Sénart**

Cet espace à créer pourrait être en lien avec l'ESS et possiblement avec la création d'une EBE (Entreprise à But d'Emploi) prévue à Epinay-sous-Sénart, dans le cadre de l'expérimentation Territoire à Zéro Chômeurs Longue Durée (TZCLD). L'EBE a candidaté pour l'obtention d'un espace / local dédié à la cyclo-logistique au sein du Supermarché CORA (situé à Boussy-Saint-Antoine) qui pourrait accueillir des activités stockage et de répartition de marchandises à livrer à vélo et de réparation de vélos / vélos cargos.

La mise en place d'un ELP doit s'accompagner de mesures réglementaires dans le périmètre de l'ELP afin de favoriser son développement.

Intervenants

- CAVYVS
- Etat (dispositif de soutien financier)
- Autres collectivités, région, département (dispositif de soutien financier)
- Eventuellement : un bureau d'études expert en logistique urbaine pour l'évaluation de la pertinence d'implantation d'un ELP sur un ou plusieurs sites identifiés

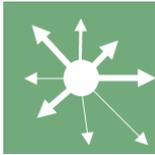
Indicateurs

- Nombre d'entreprises / organismes / associations présents
- Nombre d'emplois créés
- Nombre de livraisons décarbonées

Contraintes

- Rentabilité du modèle économique d'ELP, hors subvention publique, encore plus forte en périphérie d'agglomération
- Action dépendante à la mise en place d'une réglementation contraignante ou incitative sur les livraisons

Délais	Impacts
<input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme <input type="checkbox"/> Long terme	Environnementaux <input checked="" type="checkbox"/> Qualité de l'air <input checked="" type="checkbox"/> Bruit <input checked="" type="checkbox"/> Encombrement <input type="checkbox"/> Autres Economiques <input type="checkbox"/> Conflit d'usage (congestion) <input checked="" type="checkbox"/> Attractivité du territoire, image <input checked="" type="checkbox"/> Emploi <input type="checkbox"/> Optimisation des déplacements <input checked="" type="checkbox"/> Dynamisation de l'économie <input type="checkbox"/> Autres Sociaux <input checked="" type="checkbox"/> Conditions de travail <input type="checkbox"/> Sécurité des habitants <input checked="" type="checkbox"/> Economie sociale et solidaire <input type="checkbox"/> Autres



2. ACCOMPAGNER la transition énergétique et l'adaptation du foncier

2.2. Soutenir autrement le maillage des points relais

Les points relais, qui sont des équipements de logistique urbaine à part entière, proposent diverses fonctions :

- Retrait de colis pour les particuliers mais aussi des TPE
- Dépose de colis en retour
- Dépose de colis en instance par les transporteurs (en cas d'absence du destinataire)
- Dépose de colis pour envoi (par les particuliers ou les entreprises)

Les points relais agissent essentiellement sur les flux de colis B2C, et notamment e-commerce. Ils peuvent également accueillir des flux C2C et B2B.

Constat

En considérant que les habitants de la CAVYVS sont autant e-consommateurs que la moyenne nationale, ce sont approximativement 3,4 millions de colis qui ont transité en 2021 sur le territoire. Or les points relais et les consignes de retrait automatiques permettent la réception et l'envoi de colis de façon consolidée. Un maillage plus dense permet de favoriser les livraisons groupées, de réduire l'impact environnemental et la congestion et apporte un service aux habitants.

La part du e-commerce est en croissance depuis ces 10 dernières années, le nombre de colis en transit augmentera donc. En cumulant les points relais multi-acteurs et les consignes de retrait Amazon Lockers, le territoire de la CAVYVS est équipé d'un total de 99 points relais, soit environ 1 consigne pour 1 788 habitants. Ce maillage est assez important au regard de la population actuelle.

En prévention de la croissance du nombre de colis, il convient d'entretenir ce maillage et de le renforcer, notamment en période de fêtes.

Objectifs

- 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
- Donner une dimension plus vertueuse à ces services

Description de l'action

- **Communiquer** : il s'agit de prendre contact avec les principaux réseaux (Mondial Relay, Pickup, Relais Colis, UPS access point, Amazon et Hoppstore) afin de comprendre leur stratégie de développement sur le territoire.
- **Informers les commerçants** sur les avantages d'être point relais. Comme mentionné dans le diagnostic, les points relais offrent plusieurs atouts aux commerçants de proximité :
 - Une augmentation de la fréquentation du commerce
 - La création d'un lien entre le commerce physique et l'e-commerce

- Une rémunération complémentaire
Par ailleurs, la fréquentation supplémentaire peut entraîner des achats d'opportunité et aider à conquérir de nouveaux clients, le tout sans investissement supplémentaire de la part du commerçant.
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.
- **Mettre en place un label « e-commerce responsable »** pourrait être un moyen de valoriser les commerçants ayant les pratiques les plus vertueuses. Ce label pourrait être accordé aux commerces répondant à un cahier des charges pouvant faire apparaître par exemple des livraisons à domicile en modes doux. Il existe un label « commerçant responsable » porté par l'association loi 1901 « Collectif Génération Responsable ». La mobilité est un des axes de travail pour l'application de ce label. L'intercommunalité et les associations de commerçants doivent se rapprocher de cette association.
- 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. Toutefois, l'intérêt écologique du point relais n'est assuré que si le consommateur récupère son colis en modes actifs (à pied ou à vélo) ou s'il effectue ce retrait dans le cadre d'une chaîne de déplacements sans détour : il conviendra donc d'être vigilant en matière de communication auprès des particuliers. Par ailleurs, une livraison en point relais est moins onéreuse qu'une livraison à domicile. Une étude sur le commerce en ligne et la performance environnementales de la logistique, des transports et des déplacements » a été publiée par l'ADEME en avril 2023 et apporte des éclairages sur la question (<https://bibliothèque.ademe.fr/mobilite-et-transport/6261-commerce-en-ligne-impacts-environnementaux-de-la-logistique-des-transports-et-des-deplacements.html>)

Intervenants

- Réseaux de points relais principaux : Mondial Relay, Pickup, UPS Access Point, Relais colis, Amazon et Hoppstore (colis privé store), nouvel entrant.
- CAVYVS

Indicateurs

- Nombre de points relais et de consignes par habitant sur le territoire de la CAVYVS
- Part de la livraison hors domicile sur le territoire de la CAVYVS

Contraintes

- Bien que les points relais et les consignes de retrait automatiques offrent les mêmes fonctions et services, les consignes de retrait offrent moins de soutien aux commerces de proximité (pas d'achat d'opportunité)

Délais	Impacts
<input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme <input type="checkbox"/> Long terme	<input checked="" type="checkbox"/> Qualité de l'air <input checked="" type="checkbox"/> Bruit <input checked="" type="checkbox"/> Encombrement <input type="checkbox"/> Autres Economiques <input checked="" type="checkbox"/> Conflit d'usage (congestion) <input checked="" type="checkbox"/> Attractivité du territoire, image <input checked="" type="checkbox"/> Emploi <input checked="" type="checkbox"/> Optimisation des déplacements <input type="checkbox"/> Dynamisation de l'économie <input type="checkbox"/> Autres Sociaux <input type="checkbox"/> Conditions de travail et santé <input type="checkbox"/> Sécurité des habitants <input type="checkbox"/> Economie sociale et solidaire <input checked="" type="checkbox"/> Autres



2. ACCOMPAGNER la transition énergétique et l'adaptation du foncier

2.3. Organiser le développement de stations multi-énergies

Bien que la mutualisation des marchandises et la sobriété soient à privilégier dans une démarche de réduction des émissions de polluants, l'évolution des motorisations des véhicules de livraison de marchandises compte parmi les leviers de décarbonation à activer. Ainsi, un maillage satisfaisant de stations d'avitaillement de carburants alternatifs peut aider les professionnels, en compte propre et en compte d'autrui, à investir dans du matériel roulant moins carboné.

Constat

La livraison urbaine est une activité génératrice de polluants locaux et de Gaz à Effet de Serre. Si la transition énergétique est progressivement une réalité sur des territoires denses comme Paris intramuros, elle reste insuffisamment visible sur les territoires péri-urbains. C'est par exemple le cas des véhicules électriques de livraison, davantage développés à Paris que dans les territoires limitrophes.

Par ailleurs, le planning de mise en place de la ZFE-m est le suivant (décembre 2022 ; des évolutions du calendrier sont possibles) :

- Juin 2021 : interdiction des Crit'air 4 (8h-20h lundi-vendredi pour les VUL et 24h/24 lundi-dimanche pour les PL)
- 2023 : interdiction des Crit'air 3 (avec les mêmes différences VUL / PL)
- 2024 : interdiction des Crit'air 2

Si le territoire de la CAVVYS est en dehors du périmètre de la ZFE-m, son application impactera nécessairement les artisans du territoire qui évoluent sur le territoire de la ZFE-m.

Ainsi, le développement de stations multi-énergies pour des énergies moins carbonées (bornes de recharge électriques, GNV) sur le territoire de la CAVVYS est une action envisagée par les acteurs intégrés à la concertation. Il y a actuellement 34 stations GNV en Ile-de-France. L'objectif est d'implanter 50 stations publiques d'ici 2025. Les nouvelles stations sont multi énergies : électrique, GNV (GNL et GNC), bioGNV, bio méthane, éventuellement hydrogène⁸.

Objectifs

L'objectif principal de cette action est d'engager les acteurs du territoire sur le déploiement d'un réseau plus dense d'infrastructures multi-énergies favorisant la transition énergétique.

⁸ L'utilisation d'hydrogène « vert » produit par électrolyse grâce à de l'électricité produite par des énergies renouvelables n'est pas toujours pertinente suivant son usage. Ainsi, sa production doit être en priorité dirigée vers des usages industriels (par exemple la production d'acier) et dans une moindre mesure pour le fret, en privilégiant le transport lourd et longue distance. Plus d'informations sur cette étude de Carbone 4 : <https://www.carbone4.com/publication-hydrogene-bas-carbone>

Les enjeux sont de pouvoir accompagner le rythme de mise en place de la ZFE métropolitaine mais aussi et surtout de participer à l'amélioration de la qualité de l'air et à la réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre sur le territoire. La transition énergétique de la livraison urbaine est aussi un moyen de développer des modes actifs de livraison, et de mieux consolider les flux afin de réduire la congestion urbaine. Il ne s'agit donc pas d'une action isolée des autres mais en lien direct avec le développement des espaces de logistique urbaine sur le territoire.

Cette action vise donc à :

- Développer sur le territoire une ou plusieurs station multi-énergies
- Densifier l'équipement du territoire en bornes de charge électriques. Cet équipement s'adresse en premier lieu aux artisans et commerçants sédentaires et non sédentaires.
- Impliquer les professionnels pour le renouvellement des flottes.

Attention toutefois : en termes d'émissions de GES, l'usage de l'hydrogène pour le secteur du transport n'est pertinent que pour le transport de marchandises lourd et longue distance. Ainsi, pour la logistique urbaine, la motorisation électrique est à privilégier.⁹ Le recours au GNV peut être envisagé lorsqu'il n'existe pas de matériel roulant disponible sur le marché (par exemple, pour les porteurs frigorifiques).

Description de l'action

- **Réaliser un diagnostic sur les besoins et l'offre potentielle**

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

- Station privée : station développée par un acteur privé sur son site et dédié exclusivement à sa flotte de véhicules. Il n'existe pas de transporteurs sur le territoire de la CAVVYS 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 Sénart).
- 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 multi-clients : développement d'une station multi-énergies sur un site privé, mutualisé pour plusieurs entreprises du territoire.
- Il s'agit ainsi dans un premier temps de réaliser un diagnostic avec les entreprises et artisans du territoire, et en intégrant gestionnaires de réseaux (GRDF, ENEDIS) dans la démarche, afin de :
 - Identifier les besoins
 - Identifier les potentiels de développement de stations multi-énergies publique ou multi-clients en intégrant les entreprises du territoire et les gestionnaires de réseaux (GRDF, ENEDIS) dans la démarche. Le biogazole B100 est une alternative intéressante pour les entreprises de transport, à étudier avec les acteurs.
 - Trouver des synergies interentreprises
 - Examiner les possibilités de connexion aux réseaux

- **Accompagner les porteurs de projet**

Si le diagnostic permet d'identifier des porteurs de projets, il faudra les accompagner notamment sur la problématique foncière et de développement des réseaux nécessaires au développement de station multi-énergies.

L'acteur investisseur énergétique qui voudra s'implanter souhaitera avoir une connaissance des flux PL. En ce sens, le diagnostic préalable à la charte LUD et le schéma de développement économique de la CAVVYS sont des ressources nécessaires.

Pour le déploiement de bornes de recharge électriques sur le territoire, nous préconisons la réalisation d'un Schéma Directeur IRVE et de considérer dans son élaboration la mobilité des marchandises sur le territoire (afin de bien répondre aux enjeux pour les entreprises du territoire également).

⁹ https://theshiftproject.org/wp-content/uploads/2022/03/Fret_rapport-final_ShiftProject_PTEF.pdf

- **Intégrer cette réflexion avitaillement dans les schémas d'aménagement des principales ZAC du territoire est nécessaire**

Même si la CAVVYS n'est pas un grand territoire d'implantation industrielle, elle possède quelques ZA à caractère industriel, comme la zone de la Forêt à Epinay-sous-Sénart et le secteur Val d'Oly. Sur le secteur Val d'Oly : il est envisagé l'implantation d'une station grand public et professionnel pour de l'hydrogène de l'entreprise H2V sur le futur port de Vigneux envisagé par Haropa. Sur la zone d'Epinay ; il serait peut-être possible d'implanter une station électrique. La collectivité pourrait impulser une dynamique auprès des entreprises de la zone, en lien avec le renouvellement de leurs flottes de véhicules. Enfin, le secteur de la Pyramide à Brunoy, lieu d'un important trafic de transit et parking du réseau de bus intercommunal serait probablement un emplacement pertinent pour les opérateurs de station énergie. Les stations multi énergies se développent également et de plus en plus sur les stations essence classiques. C'est pourquoi il serait utile d'échanger avec les gestionnaires investisseurs de ces réseaux.

- **Travailler avec les intercommunalités voisines**

Un **travail partenarial avec les intercommunalité voisines est souhaitable**. En effet, parmi les critères d'implantation d'une station multi énergie publiques, figurent non seulement l'accès aux réseaux (que ce soit électrique ou gaz), mais aussi la proximité des grandes zones logistiques. La CAVVYS n'est pas un secteur de grande logistique, mais doit probablement échanger avec ses territoires voisins (Sénart, Orly-Rungis...) qui eux le sont.

Intervenants

- Un partenaire privé pilote est souhaitable
- CAVVYS
- GRDF / ENIDIS
- Station E implanté sur le territoire (électro-mobilité)
- Projet de station Hydrogène porté par HAROPA à Vigneux-sur-Seine
- Station-E : un acteur de recharge électriques pour les professionnels (ambulanciers, taxis) implanté sur le territoire
- Entreprises du territoire
- Les communes de l'agglomération siègent au SIGEIF (Service public du gaz, de l'électricité, et des énergies locales en Ile-de-France). Ceci est un levier pour la CAVVYS.

Indicateurs

- Nombre de stations GNV, hydrogène et de bornes électriques
- Nombre estimatif du parc roulant de véhicules de livraison à énergie alternative au diesel par catégorie (GNV, hydrogène, électrique) sur le territoire

Contraintes

- Incertitudes sur les énergies à développer (multi solutions possibles) : il faut des solutions multiples, plusieurs énergies, et sans doute un mixage de ces énergies. Bien que les biocarburants soient apparus comme une alternative lors des ateliers de concertation, leur pertinence environnementale doit être évaluée au cas par cas, suivant le type de carburant et leur origine, les usages et les types de véhicules.
- Les entreprises ont besoin de temps pour trouver les bonnes solutions.
- Les nouveaux véhicules ont encore plusieurs contraintes parmi lesquelles : le surcoût à l'achat et sans doute à l'entretien / la plus faible autonomie / des puissances électriques limitées pour les recharges électriques.
- Le contexte géopolitique mondial et la crise énergétique (liée à la guerre en Ukraine) freinent les entreprises dans leurs démarches de développement des flottes de véhicules roulant au GNV.
- La problématique de la puissance de la recharge électrique est importante. Pour un PL, il faut une puissance de 150 Kw.

Coûts

- Coûts d'infrastructure pour la réalisation ou la participation à la réalisation de stations multi-énergies et stations de recharge électrique

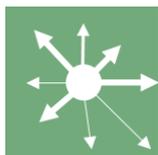
Délais

- Court terme
- Moyen terme

Impacts

- Environnementaux
- Qualité de l'air

<input type="checkbox"/> Long terme	<input checked="" type="checkbox"/> Bruit <input checked="" type="checkbox"/> Encombrement <input checked="" type="checkbox"/> Autres Economiques <input type="checkbox"/> Conflit d'usage (congestion) <input checked="" type="checkbox"/> Attractivité du territoire, image <input type="checkbox"/> Emploi <input type="checkbox"/> Optimisation des déplacements <input type="checkbox"/> Dynamisation de l'économie <input type="checkbox"/> Autres Sociaux <input type="checkbox"/> Conditions de travail <input type="checkbox"/> Sécurité des habitants <input type="checkbox"/> Economie sociale et solidaire <input type="checkbox"/> Autres
-------------------------------------	--



2. ACCOMPAGNER la transition énergétique et l'adaptation du foncier

2.4. Sensibiliser au renouvellement des flottes et accompagner le compte-propre

Le compte propre désigne les établissements qui disposent de leur propre flotte de véhicules pour expédier (compte propre expéditeur) ou pour réceptionner (compte propre destinataire) des marchandises par leurs propres moyens. Il s'agit du mode de gestion le moins optimisé. Les artisans, par exemple, fonctionnent en compte propre dans la majorité des cas. Ces structures étant plus petites, elles sont aussi les moins flexibles en matière d'évolution réglementaire environnementale. Il est donc nécessaire de les accompagner vers cette transition.

Constat

Comme le rappelle Michel Savy (professeur émérite à l'université Paris Est et spécialiste du transport de marchandises) « la route est à la fois le principal problème et la principale solution. »

La transition du transport routier vers des véhicules à faibles émissions de polluants est engagée. Elle constitue l'un des leviers majeurs de réduction des pollutions atmosphériques et sonores, en particulier dans les zones urbaines qui concentrent les flux de véhicules. La loi LOM de 2019 inscrit une « obligation de verdissement des flottes publiques et des flottes de véhicules des entreprises (VP, PL, 2RM) lors de leur renouvellement. » La loi « Climat et Résilience » a réaffirmé cet objectif en 2021.

Le TMV (Transport de Marchandise en Ville) représente à Paris (source : ADEME 2016) 15 à 20 % du trafic, mais 25% des émissions de CO₂, 35% des émissions d'oxydes d'azote et 45% des émissions de particules fines.

La « décarbonation » passera aussi par le développement massif des motorisations alternatives au gazole. Si le renouvellement des flottes de véhicules de marchandises est bien engagé chez les professionnels du transport, elle reste difficile pour le compte-propre, du fait de coûts d'investissement encore importants, d'un maillage de stations de carburants alternatif insuffisant, d'une offre de véhicules encore faible et peut-être d'une réticence au changement et d'interrogations sur l'énergie alternative à choisir (GNV, électrique, voire pile à combustible hydrogène). C'est pourquoi cette catégorie de transport doit être plus particulièrement ciblée. Dans la CAVYVS, selon le rapport de diagnostic, entre 56% et 58% des livraisons de magasins se font en compte-propre.

Objectifs

- Encourager les VFE (Véhicules à Faibles Emissions) et réduire la dépendance au diesel
- Réduire les pollutions et nuisances
- Faire de la CAVYVS un territoire référence de la transition énergétique

Description de l'action

La transition énergétique des véhicules de marchandises est l'objet d'incertitudes quant au type d'énergie alternative à privilégier et du fait, notamment, de hausses très brutales des coûts de l'énergie. Il est difficile pour les investisseurs de se projeter.

Les véhicules de norme Euro 6 ne sont pas des véhicules à faible émission. A noter que, bien qu'il n'émette pas de polluants locaux, l'hydrogène n'est pas toujours pertinent en matière d'émissions de GES suivant son mode de production et son usage.

- **Réaliser un benchmark régulier et actualisé des solutions alternatives**

L'une des premières tâches est de **réaliser un benchmark** des typologies de véhicules, de leurs atouts et de leurs limites. Un suivi régulier devra être réalisé par la suite.

- **Informier et orienter les entreprises**

La CAVYVS peut endosser **un rôle informatif et d'orientation** vers les dispositifs d'aides à l'acquisition de véhicules peu polluants. Parmi ces dispositifs figure le bonus écologique, créé dans le cadre du plan France Relance. Il s'agit d'une aide au coût d'acquisition. L'autopartage est également un levier possible de décarbonation.

Le **rétrofit** ou conversion électrique consiste à transformer tout type de véhicule à moteur thermique, essence ou diesel, en électrique. C'est un moyen de ne pas mettre sa voiture, qui fonctionne encore, à la casse et constitue une alternative à l'achat d'un véhicule électrique. Cette transformation est réalisée par des installateurs agréés. **Les professionnels en charge de cette conversion sont encore peu nombreux, c'est un marché naissant** mais qui va grandir dans les années à venir (le rétrofit thermique -électrique n'est autorisé que depuis avril 2020). **Certaines agglomérations ont mis en place un dispositif d'aide financière au rétrofit, comme Grenoble depuis mars 2020. Cette aide est cumulable aux aides à la conversion de l'Etat.**

Si la CAVYVS n'a pas nécessairement les moyens de mettre en place une aide supplémentaire elle peut observer les évolutions de ce marché naissant dont la cible est plutôt celle des commerçants et artisans (compte propre).

Des aides à l'acquisition de véhicules à faibles émissions, dans le cadre de leurs ZFE sont mises en place, à Paris, Lyon ou Grenoble. La CAVYVS ne fait pas partie de la ZFE du Grand Paris. Mais un élargissement du territoire n'est pas à exclure à l'avenir. Une veille doit être mise en place.

La ZFE est un sujet de préoccupation pour tous les transporteurs et artisans-commerçants. Les nombreux changements de calendrier font que les transporteurs ont du mal à s'engager sur un renouvellement de véhicules. La CAVYVS doit se rapprocher de la Métropole du Grand Paris qui a en charge l'application de la ZFE. Il faudra ensuite communiquer auprès des acteurs de la logistique sur le territoire.

Enfin, pour les professionnels du transport de marchandises de la CAVYVS, il y a nécessité à encourager à adhérer à la démarche **Objectif CO2**. Pour rappel, cette démarche est un dispositif du programme EVE de l'ADEME, mis en place en 2018. En signant la charte Objectif CO2, l'entreprise s'engage à intervenir sur 4 axes de travail, dont le « verdissement de la flotte » et le choix d'un carburant alternatif. Il faudra probablement faire connaître ce programme via les canaux de communication des collectivités. La labellisation similaire, mais plus complète, TK'Blue¹⁰ peut aussi être encouragée.

- **Légiférer en faveur des véhicules à faible émission**

D'autres actions peuvent inciter au renouvellement des flottes, comme de **privilégier les VFE (Véhicules à Faible Emission) dans les réglementations de stationnement** sur les aires de livraison (par exemple : une autorisation 24/24h pour les VFE).

Intégrer un paramètre environnemental dans les AO publics que la CAVYVS lance, est aussi un moyen d'inciter à l'usage de véhicules propres (actions 4.2. et 4.3.).

- **Aider au développement d'infrastructures de recharge**

En lien avec cette action, le déploiement d'infrastructures de recharge de véhicules à énergie alternative apparaît nécessaire (action 2.3.)

Intervenants

- CAVYVS
- Les communes
- Les organisations professionnelles (transporteurs, artisans, commerçants, grande distribution, ...)

¹⁰ <https://www.tkblueagency.com/fr/accueil/>

- L'Etat (dispositif d'aides)
- Les énergéticiens
- Les constructeurs

Contraintes

- Un manque de stations multi-énergies
- Disponibilité limitée du nombre et du modèle de véhicules
- Crise énergétique qui accentue les incertitudes quant au choix de l'énergie alternative à privilégier

Délais	Impacts
<input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input type="checkbox"/> Moyen terme <input checked="" type="checkbox"/> Long terme	Environnementaux <input checked="" type="checkbox"/> Qualité de l'air <input checked="" type="checkbox"/> Bruit <input checked="" type="checkbox"/> Encombrement <input type="checkbox"/> Autres Economiques <input type="checkbox"/> Conflit d'usage (congestion) <input checked="" type="checkbox"/> Attractivité du territoire, image <input type="checkbox"/> Emploi <input type="checkbox"/> Optimisation des déplacements <input checked="" type="checkbox"/> Dynamisation de l'économie <input type="checkbox"/> Autres Sociaux <input checked="" type="checkbox"/> Conditions de travail et santé <input type="checkbox"/> Sécurité des habitants <input type="checkbox"/> Economie sociale et solidaire <input type="checkbox"/> Autres



3. DEVELOPPER le report modal et valoriser les innovations

3.1. Accompagner la cyclo logistique

La cyclo logistique est une alternative aux modes de transport motorisés pour assurer la logistique du dernier kilomètre. Elle consiste généralement à consolider les marchandises dans un espace logistique de proximité avant de le redistribuer de manière consolidée en vélo cargo, triporteur ou en vélo (généralement assisté électriquement) avec remorque. La cyclo logistique peut proposer un panel élargi de prestations, au-delà de la livraison de colis, comme la récupération de biodéchets/cartons, les déménagements, ou encore les livraisons à domicile au départ des commerces

Constat

Si la CAVVVS a été accompagnée pour réaliser un schéma directeur d'aménagement cyclable (Schéma Communautaire des Liaisons Douces – SCLD), la cyclo-logistique n'y était pas prise en compte. Seuls les aménagements dédiés aux mobilités cyclables voyageurs ont été considérés.

Il importe de développer la cyclo-logistique dans le cadre de cette Charte, car elle utilise du matériel spécifique, comme des remorques et des vélo cargos, plus encombrants que des vélos.

Aujourd'hui, aucune réglementation concernant les véhicules de cyclo-logistiques n'existe ; ils n'ont pas (encore) d'obligation à circuler sur la route / sur les pistes cyclables. En lien avec l'action « Améliorer l'efficacité des réglementations et de leurs applications », la CAVVVS doit rester en alerte sur ce sujet pour mener les réflexions relatives au développement de la cyclo logistique.

Enfin, lors du diagnostic terrain, aucun acteur de cyclo-logistique n'a été recensé.

Objectifs

- Accompagner le déploiement d'acteurs de la cyclo-logistique
- Intégrer les spécificités de la cyclo-logistique, et plus généralement des fonctions logistiques, dans tous les plans d'aménagements sur le territoire de la CAVVVS
- Maintenir un taux de service performant des livraisons à destination des commerces
- Envisager le programme ColisActiv'

Description de l'action

- **Intégrer la logistique dans les plans d'aménagements**

La logistique est une activité nécessaire aux activités économiques de tout territoire. Pourtant, elle est de plus en plus contrainte sur le plan réglementaire, ce qui peut dégrader la qualité de service logistique aux commerces, et donc impacter directement leur attractivité.

Bien qu'il ne soit pas pertinent de tout livrer à vélo, la cyclo-logistique répond à de nombreux enjeux : réduction des émissions de gaz à effet de serre, réduction du stress des livreurs, réduction des émissions de particules fines et du bruit... Les vélocargos, triporteurs et remorques peuvent évoluer sans difficulté dans les zones piétonnes et livrer à toute heure les établissements économiques.

Toutefois, il convient d'accueillir la cyclo-logistique sur les territoires, et cela commence par 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 **de réaliser un complément d'étude sur la cyclo logistique dans le cadre de la mise en œuvre opérationnelle du Schéma Communautaire des Liaisons Douces** Dans un second temps, les documents de

planifications pourraient imposer la prise en compte des spécificités logistiques pour toute étude d'aménagement sur le territoire de la CAVYVS.

- **Se rapprocher de la Fédération professionnelle de la cyclo-logistique**

Une Fédération professionnelle de cyclo logistique a été 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 de créer de la connaissance spécifique sur la cyclo-logistique.

- **Programme ColisActiv'**

Ce programme CEE soutient financièrement les acteurs de la cyclo-logistique afin de les rendre plus compétitifs par rapport à des livraisons en véhicules thermiques, pendant les premières années de leur lancement. La CAVYVS pourrait être éligible dans la mesure où elle accueille plus de 150 000 habitants et a une densité supérieure à 2 200 hab/km². En Ile-de-France, la communauté d'agglomération de Cergy Pontoise ainsi que l'EPT Paris Est Marne et Bois bénéficient de ce programme.

- **Prendre exemple sur de bonnes pratiques dans d'autres communes**

La commune de Sucy-en-Brie a mis en place un service de livraisons en vélocargo depuis les marchés de plein vent pour les consommateurs. C'est un service gratuit pour les consommateurs, donc bénéficiant de subventions. Cette initiative va s'étendre aux commerces physiques et pour des services de proximité. Il y a probablement des idées à prendre dans cette action et une nécessité de se rapprocher de Sucy-en-Brie, ou d'autres communes. Il y a plusieurs marchés assez importants sur le territoire (Montgeron, Draveil, Yerres, ...) qui pourraient peut-être bénéficier de cette action.

- **Promouvoir la cyclo-logistique comme solution pour de multiples usages**

Parmi les usages possibles peuvent figurer des services de livraison au particulier à domicile pour des commerces locaux, ou un usage inter services municipaux de livraisons de petits matériels de l'agglomération (action d'exemplarité également)

S'appuyer sur l'association Val Solidaire à Epinay sous Sénart, qui dispose du label de manufacture de proximité et propose une formation pour la mécanique Vélos (y compris vélo électrique), pourrait aussi être une piste pour encourager la cyclo-logistique sur le territoire.

Intervenants

- CAVYVS service mobilité

Indicateurs

- Part de pistes cyclables adaptées à la cyclo-logistique
- Part de marchandises livrées sur le territoire en vélo cargo / triporteur / remorque

Contraintes

- Dans la mesure où la CAVYVS n'est pas directement concernée par la ZFE de la MGP, le programme ColisActiv' nécessiterait une contribution financière de la communauté d'agglomération
- Frein des transporteurs à sous-traiter la livraison de colis (rupture de charge supplémentaire, donc coût plus important, et responsabilité en cas de problème)
- Des espaces doivent être identifiés pour l'accueil de cyclo-logisticiens

Délais

- Court terme
- Moyen terme
- Long terme

Impacts

- Qualité de l'air
- Bruit
- Encombrement
- Autres
- Economiques
 - Conflit d'usage (congestion)
 - Attractivité du territoire, image
 - Emploi
 - Optimisation des déplacements
 - Dynamisation de l'économie
 - Autres
- Sociaux
 - Conditions de travail et santé
 - Sécurité des habitants

	<input checked="" type="checkbox"/> Economie sociale et solidaire <input type="checkbox"/> Autres
--	--



3. DEVELOPPER le report modal et valoriser les innovations

3.2. Rester en alerte sur les potentialités de la logistique urbaine fluviale

La logistique urbaine fluviale est une alternative au transport routier pour le transport de marchandises pour desservir les bassins de consommation. La réglementation nationale, et notamment l'article 131 de la loi climat et résilience de juillet 2021, inscrit dans la loi l'objectif de doublement des parts modales du fret ferroviaire et fluvial d'ici 2030.

Constat

Le territoire de la CAVVYS est traversé et desservi par la Seine. Cependant, il ne comprend actuellement pas de port fluvial dédié à la logistique et au transport de marchandises. Le mode fluvial est vertueux pour le transport de marchandises : il permet de massifier les flux et de limiter les émissions locales de gaz à effet de serre et de particules générés par les mouvements de marchandises. Dans un contexte de décarbonation des chaînes logistiques, plusieurs opérateurs intègrent un maillon de transport fluvial, couplé à des transports du dernier kilomètre en véhicules « propres » ou en cyclo-logistique, pour l'approvisionnement du bassin de consommation du cœur de la métropole (ex : Fludis, IKEA, Franprix...).

HAROPA dispose de la maîtrise foncière de 100 ha bord à voie d'eau à Vigneux-sur-Seine, et porte une réflexion pour le développement sur ce site, avec en projet :

- Une station de production d'hydrogène « vert » ;
- Un port fluvial dédié au transport de marchandises et à la logistique sur 30 ha (sur un site potentiellement tri modal : voie d'eau, route, ferroviaire) ;
- La sanctuarisation d'une part du foncier comme espace naturel et à enjeu de biodiversité.

Le temps de parcours fluvial entre Vigneux-sur-Seine et Paris (1h30) est plus court que le temps de parcours entre le port de Bonneuil S/ Marne et Paris (2h), car il y a moins d'écluses. Ainsi, le développement du port de Vigneux-sur-Seine semble attractif pour les logisticiens assurant l'approvisionnement de la Métropole du Grand Paris, et selon HAROPA plusieurs ont manifesté leur intérêt pour le développement du port de Vigneux-sur-Seine.

Mais le développement du transport fluvial, et du port de Vigneux-sur-Seine, pose la question de son acceptabilité locale et de sa compatibilité avec le projet de territoire. En effet, un trafic routier serait généré par l'avènement d'un tel port, et cela pourrait à l'encontre de la volonté de préservation du cadre de vie notamment de la commune de Vigneux-sur-Seine, mais également des communes traversées par l'ex RN6 par exemple. Il conviendra donc de faire preuve de pédagogie vis-à-vis des élus et des habitants et de veiller à ce qu'une attention environnementale soit portée sur l'ensemble du projet, afin de renforcer l'acceptabilité d'un tel projet.

Objectifs

L'objectif de cette action est d'abord de sensibiliser les élus 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 des consommateurs du territoire de la CAVVYS (dans une logique d'approvisionnement), mais également dans une logique de développement vertueux de la logistique métropolitaine. Des réflexions avec les acteurs concernés pourraient être menées pour consolider une chaîne de logistique vertueuse, alliant logistique fluviale et cyclo-logistique ou logistique fluviale et véhicules électriques, par exemple.

Pour cela, le développement du port de Vigneux-sur-Seine peut être un levier important.

Il s'agit enfin de concilier « développement logistique » et « projet de territoire », d'identifier les vocations possibles pour le développement du port de Vigneux-sur-Seine compatibles avec les ambitions de développement durable conformes à

la réglementation nationale en vigueur, de cadre de vie préservé et de pacification de l'espace public (volonté de réduire la part des flux de PL) et de développement économique et logistique du territoire.

Description de l'action

- **Être partie prenante des projets fluviaux sur le territoire**

Le développement de la logistique urbaine fluviale comprend plusieurs parties prenantes et acteurs concernés (acteurs du territoire : agglomération Val d'Yerres Val de Seine, communes concernées ; HAROPA ; VNF ; voire Métropole du Grand Paris, CD 91, Région Ile-de-France ; opérateurs logisticiens...). Il s'agit donc dans un premier temps de partager les projets de développement portuaires et fluviaux, d'identifier des vocations possibles pour le développement du port de Vigneux-sur-Seine, ses vocations, et les leviers / contraintes en faveur ou non de son développement, par l'ensemble des acteurs. En ce sens, **il s'agit de participer au suivi des études réalisées par HAROPA, de développer les échanges et d'identifier une vision partagée du développement du port avec HAROPA.**

- **Sensibiliser au report modal**

Un travail de sensibilisation sur les enjeux du développement de la logistique métropolitaine et logistique urbaine fluviale auprès des élus du territoire semble en ce sens nécessaire, pour sortir d'une opposition « par principe » de tout projet portuaire.

Il s'agit également d'accompagner les entreprises qui souhaiteraient développer des chaînes logistiques intégrant le maillon fluvial pour la desserte logistique du territoire de la CAVVYS, que ce soit en utilisant le port de Vigneux-sur-Seine s'il se concrétise à moyen / long termes, ou en utilisant des ports fluviaux à proximité du territoire (exemple du Port Bergeron sur la Seine à Villeneuve-Saint-Georges, à proximité du territoire). Cet accompagnement peut prendre la forme de facilitations pour la mise en œuvre des chaînes logistiques (ou peut-être d'un accompagnement financier ?)

Intervenants

- Pilote : CAVVYS
- Communes (Vigneux-sur-Seine),
- HAROPA
- VNF
- CD91
- Métropole du Grand Paris
- Opérateurs logisticiens

Indicateurs

- Evolution des tonnages transportés par voie d'eau par type de marchandises et par ports / quais

Contraintes

- Une nécessaire maîtrise des flux PL qui seront générés par le projet portuaire de Vigneux-sur-Seine : une exigence forte qui est apparue notamment lors de la concertation
- Une gouvernance partagée et une multitude de parties prenantes en faveur de la logistique fluviale.
- Des opérateurs logistiques qui peinent à trouver une rentabilité à la logistique urbaine fluviale (ce qui est dû à la fois au coût de la rupture de charge et au temps de parcours plus long).
- La prise en compte de la notion de coûts. En effet, chaque rupture de charge en logistique représente un coût supplémentaire opérationnel, qui peut être limité grâce à la conteneurisation.

Délais

- Court terme
- Moyen terme
- Long terme

Impacts

- Environnementaux
 - Qualité de l'air
 - Bruit
 - Encombrement
 - Autres
- Economiques
 - Conflit d'usage (congestion)
 - Attractivité du territoire, image
 - Emploi
 - Optimisation des déplacements

	<ul style="list-style-type: none"><input checked="" type="checkbox"/> Dynamisation de l'économie<input type="checkbox"/> Autres Sociaux <ul style="list-style-type: none"><input checked="" type="checkbox"/> Conditions de travail et santé<input checked="" type="checkbox"/> Sécurité des habitants<input type="checkbox"/> Economie sociale et solidaire<input type="checkbox"/> Autres
--	---



4. ORGANISER ET REGLEMENTER les pratiques de livraison sur l'espace public

4.1. Organiser le maillage des aires de livraison

Une aire de livraison est un espace de stationnement réservé complètement (aires à usage exclusif) ou partiellement (aires à usage partagé) aux opérations de chargement et/ou de déchargement de marchandises. Les règles d'usage des aires de livraison sont régies par les arrêtés municipaux suivant les spécificités et les pratiques des acteurs de chaque territoire en matière de transport de marchandises.

Constat

Le diagnostic réalisé présente les éléments suivants concernant les aires de livraisons et leurs usages :

- La modélisation FRETurb du diagnostic évalue les heures de stationnement en double-file de 99 heures à 446 heures par semaine suivant les communes de la CAVVVS. Elles sont essentiellement du fait des véhicules utilitaires légers.
- L'équipement du territoire en places de livraison est nécessaire. La CAVVVS compte 32 aires de livraison référencées dans les arrêtés communaux. Le calcul du besoin théorique des aires de livraison, réalisé par la méthode CERTU (qui prend en compte les résultats de la modélisation FRETurb), donne un besoin théorique en aires de livraison pour une logistique PARFAITE sur la CAVVVS de 111 aires de livraisons.
- Selon l'enquête terrain réalisée dans le cadre du diagnostic de l'étude, 68 % des stationnements pour livraison dans les centres-villes de la CAVVVS sont effectués en dehors des aires de livraisons (Cette statistique a été établie sur 83 répondants). Trois justifications sont données par les chauffeurs livreurs et commerçants : l'absence ou l'éloignement des aires de livraison, des aires de livraison fréquemment occupées par d'autres véhicules (généralement des VL), et la rapidité de l'opération de livraison, donc de la gêne occasionnée.
- L'analyse par commune indique que le stationnement illicite est dominant sur tous les secteurs analysés. Quincy-sous-Sénart et Yerres apparaissent comme les communes les plus fréquemment confrontées à ce problème.

Le sujet de la maîtrise du stationnement pour les livraisons est apparu comme une préoccupation majeure des participants aux ateliers de concertation, et notamment pour les communes de l'agglomération.

Objectifs

- Apaiser l'espace public notamment dans les centres villes
- Offrir aux chauffeurs-livreurs des aires de livraisons qui leur permettent de stationner dans de bonnes conditions de sécurité et d'opérer avec de bonnes pratiques
- Développer de nouvelles aires de livraisons sur le territoire
- Standardiser les aires de livraisons (signalétique, dimensionnement, accessibilité...) en suivant autant que possible les recommandations du CEREMA
- Faire preuve de pédagogie sur la logistique urbaine : un arrêt minute ne peut se substituer à une aire de livraison

Description de l'action

Nos préconisations pour l'organisation du maillage des aires de livraisons sur le territoire de l'agglomération sont de réaliser les tâches suivantes :

- Recenser et cartographier les aires de livraisons existantes
- Analyser les caractéristiques techniques (longueur, largeur, état du marquage, signalétique verticale, abaissement de chaussée, etc.) et leur conformité au regard des recommandations du CEREMA ainsi que les usages des aires de livraisons
- Mieux signaler les aires de livraison existantes : améliorer le marquage au sol, la signalisation verticale (panneau indiquant les horaires de livraison), ajouter des panneaux de rappel de la réglementation, ...
- Contrôler les usages, augmenter les moyens de contrôles du stationnement
- Créer de nouvelles aires de livraison et supprimer celles qui ne sont éventuellement pas nécessaires
- Standardiser les aires de livraison
- Définir et harmoniser la réglementation sur la durée possible d'utilisation de ces places, le mode de contrôle (disque) et les possibilités de mutualiser les usages (stationnement mixte PL et VL en fonction des horaires), à minima au sein de chaque commune dans un premier temps.
- Définir dans les arrêtés les usages de ces aires (définition précise des utilisateurs)
- Vérifier l'adéquation de ces places avec les arrêtés municipaux

Le diagnostic réalisé présente une analyse des aires de livraisons sur le territoire considérant l'analyse règlementaire, l'analyse technique des aires de livraisons, l'observation des usages sur 9 périmètres, ainsi que la modélisation du besoin théorique d'aires de livraisons sur l'ensemble du territoire

Intervenants

- Pilote : CAVVYS
 - Partenaires : Communes
- L'implication des communes est nécessairement forte pour la maîtrise du maillage des aires de livraisons. En coordination avec les services de la CAVVYS qui pilote la démarche, elles doivent en effet agir sur la réglementation et son application (modifier les arrêtés communaux sur les aires de livraisons afin de préciser leurs conditions d'usage, augmenter les moyens de contrôles) et sur l'aménagement de l'espace public pour la standardisation et pour la création de nouvelles aires de livraisons

Indicateurs

- Pourcentage de places conformes aux recommandations Cerema
- Pourcentage du nombre de places pour X commerces

Contraintes

- Coût de mise en œuvre pour l'aménagement et la standardisation des aires de livraisons

Coûts

- Coût de mise en œuvre technique des aires de livraisons
- La CAVVYS peut éventuellement être assistée d'un bureau d'études pour la définition précise des besoins en aire de livraisons (Schéma Directeur des aires de livraisons) : environ 30k€

Délais

- Court terme
- Moyen terme
- Long terme

Impacts

- Environnementaux
- Qualité de l'air
 - Bruit
 - Encombrement
 - Autres
- Economiques
- Conflit d'usage (congestion)
 - Attractivité du territoire, image
 - Emploi
 - Optimisation des déplacements
 - Dynamisation de l'économie
 - Autres
- Sociaux

	<ul style="list-style-type: none"><input checked="" type="checkbox"/> Conditions de travail<input checked="" type="checkbox"/> Sécurité des habitants<input type="checkbox"/> Economie sociale et solidaire<input type="checkbox"/> Autres
--	---



4. ORGANISER ET REGLEMENTER les pratiques de livraison sur l'espace public

4.2. Améliorer l'efficacité des réglementations et de leurs applications

La logistique urbaine est réglementée localement par des arrêtés municipaux, temporaires ou permanents. Il s'agit notamment de restrictions en matière de circulation (horaires autorisés aux véhicules de transport de marchandises, limitations de gabarits...), de stationnement (aires de livraison) et de bruit. Plus récemment en France, la réglementation des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) visent à améliorer la qualité de l'air en contraignant la circulation des véhicules du transport de marchandises suivant les critères de la vignette Crit'air.

Constat

L'analyse de 26 arrêtés municipaux de la CAVYVS a mis en évidence de nombreuses défaillances : une sémantique hétérogène, des usages des aires de livraison à préciser (exclusif / partagé) et à homogénéiser au sein des communes, ainsi que des écarts entre la réglementation et la réalité terrain.

Il convient d'intégrer des paramètres environnementaux et de communiquer autour de la réglementation auprès des acteurs économiques.

En effet, ces paramètres réglementaires ont des répercussions directes sur les acteurs de la logistique.

Objectifs

Mettre en œuvre les recommandations précises du diagnostic par commune :

- Harmoniser l'usage des aires de livraison au sein d'une même commune
- Simplifier la réglementation pour la rendre plus lisible
- Aligner la réglementation avec la réalité terrain (ou l'inverse)
- Intégrer des paramètres environnementaux dans la réglementation
- Intégrer les acteurs économiques et agents de contrôle aux évolutions réglementaires et leur communiquer les éléments qui les concernent

Description de l'action

Cette action à la fois administrative et opérationnelle consiste à :

- Aligner : il s'agit d'aligner la réglementation des arrêtés avec la réalité du terrain dans chaque commune. Un plan d'actions à destination des services techniques et agents administratifs doit découler de cette analyse.
- Uniformiser : l'usage (exclusif ou partagé) des aires de livraison et la durée de stationnement sur les aires de livraison d'une même commune. Cette simplification facilitera la compréhension réglementaire par l'ensemble des usagers.
- 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 bac-idf (CF action 2.3 sur l'articulation de la réglementation) peut être un appui à la création de ce document.

Le modèle peut également préciser les types de signalisations verticales et les marquages des aires de livraison à mettre en place, de manière à les uniformiser sur le territoire.

Il peut être utile également d'associer des cartes (voir des photos) en annexe aux arrêtés, ce qui permettra de lieux visualiser l'emplacement des aires.

- **Concerter et communiquer** : du fait des multiples spécificités des acteurs de la logistique, plusieurs axes d'évolutions réglementaires doivent faire l'objet de concertation avec les acteurs économiques. La question des horaires autorisés pour la circulation des véhicules de livraison par exemple est assez sensible et les cœurs de ville sont de plus en plus restrictifs vis-à-vis des Poids-Lourds.

Le sujet du verdissement des flottes fait également l'objet de tensions, tant économiques que de disponibilité, voire d'existence du matériel roulant. Des ateliers de concertation permettent de formaliser les irritants et de coconstruire des évolutions réglementaires réalistes.

Enfin, les mises à jour réglementaires qui concernent le volet marchandises doivent être communiquées auprès des acteurs économiques et de la livraison.

Il en est de même pour les agents de contrôle, qui pourraient être formés à la logistique urbaine, à la reconnaissance d'un livreur, et auprès desquels la pédagogie et le travail de terrain sont essentiels pour faire respecter la réglementation.

Intervenants

- Les communes de la CAVYVS

Indicateurs

- Nombre de verbalisations adressées aux transporteurs / acteurs des livraisons
- Nombre de verbalisations adressées véhicules de particulier pour squattage sur les aires de livraison

Contraintes

- Action qui risque de ne pas être considérée comme prioritaire par les collectivités
- Un pilote par collectivité doit être désigné car il n'y a pas toujours de service dédié aux arrêtés

Délais	Impacts
<input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme <input type="checkbox"/> Long terme	Environnementaux <input type="checkbox"/> Qualité de l'air <input type="checkbox"/> Bruit <input checked="" type="checkbox"/> Encombrement <input checked="" type="checkbox"/> Autres Economiques <input checked="" type="checkbox"/> Conflit d'usage (congestion) <input type="checkbox"/> Attractivité du territoire, image <input type="checkbox"/> Emploi <input checked="" type="checkbox"/> Optimisation des déplacements <input type="checkbox"/> Dynamisation de l'économie <input type="checkbox"/> Autres Sociaux <input checked="" type="checkbox"/> Conditions de travail <input checked="" type="checkbox"/> Sécurité des habitants <input type="checkbox"/> Economie sociale et solidaire <input type="checkbox"/> Autres



4. ORGANISER ET REGLEMENTER les pratiques de livraison sur l'espace public

4.3. Articuler la réglementation entre les communes de la CAVYVS

La réglementation locale doit rester sous la prérogative des maires. C'est pourquoi il s'agit ici d'aborder le sujet d'articulation réglementaire, et non d'harmonisation, qui permettrait de rendre la réglementation cohérente entre les communes membres de la CAVYVS. Ainsi, il ne s'agit pas d'appliquer les mêmes règles dans l'ensemble des communes, mais bien d'aider à faciliter les tournées des transporteurs.

Constat

L'analyse de 26 arrêtés municipaux de la CAVYVS a mis en évidence la nécessité d'articuler la réglementation entre les communes, notamment sur les arrêtés de stationnement (21 arrêtés sur les 26).

Par exemple, les arrêtés des communes analysées présentent 6 modalités horaires et journalières différentes autorisées sur les aires de livraison pour les opérations de livraison.

Par ailleurs, compte tenu du nombre conséquent d'acteurs cités dans les arrêtés (jusqu'à 7 services cités par arrêté), il semble nécessaire d'éclaircir la responsabilité de l'application des arrêtés municipaux à l'échelle communale.

Or cette forte disparité complexifie la compréhension de la réglementation par les usagers et impacte indirectement les tournées des professionnels du transport.

Objectifs

- Harmoniser la sémantique et la structure des arrêtés
- Définir précisément quel(s) service(s) ont la charge de l'application des arrêtés à l'échelle du territoire
- Définir précisément ce qu'est un livreur
- Proposer un jalonnement physique des itinéraires poids-lourds (signalisation)
- Expérimenter l'outil B.A.C. IDF pour articuler la réglementation du transport de marchandises à l'échelle communale

Description de l'action

- **Travailler à l'harmonisation des arrêtés**

La création d'arrêtés est un rôle qui incombe aux maires. En aucun cas ce pouvoir ne doit être reconsidéré. Cette action vise à fournir des orientations pour articuler la réglementation entre communes limitrophes, de manière à mieux aider les acteurs de la livraison à optimiser leurs tournées.

En effet, par exemple, si la circulation des véhicules de livraison est interdite dans une commune entre 6h et 22h alors qu'une commune limitrophe souhaite à l'inverse encourager les livraisons en horaires décalés, il sera difficile pour les transporteurs de répondre aux attentes des deux communes et d'optimiser ses tournées.

- **Intégrer le projet B.A.C IDF**

La CAVYVS pourrait s'investir dans le projet B.A.C. IDF, soutenu par la Région Ile-de-France, en tant qu'espace d'expérimentation. L'action consiste dans un premier temps à saisir les réglementations existantes dans le masque de l'application pour cartographier la réglementation.

Intervenants

- Les communes de la CAVYVS pour la gestion opérationnelle et la prise en main de l'outil
- La communauté d'agglomération pour la coordination et l'animation du projet

Indicateurs

- Nombre de communes inscrites sur la plateforme B.A.C. IDF
- Nombre de communes ayant saisi leurs arrêtés dans l'application
- Nombre d'arrêtés saisis et cartographiés

Contraintes

- Le temps attribué au projet par chaque commune. Or si l'une d'entre elles ne s'implique pas dans le projet, alors le travail d'articulation réglementaire à l'échelle du territoire ne sera pas complet

Délais	Impacts
<input checked="" type="checkbox"/> Court terme <input type="checkbox"/> Moyen terme <input type="checkbox"/> Long terme	Environnementaux <input checked="" type="checkbox"/> Qualité de l'air <input checked="" type="checkbox"/> Bruit <input checked="" type="checkbox"/> Encombrement <input type="checkbox"/> Autres Economiques <input checked="" type="checkbox"/> Conflit d'usage (congestion) <input checked="" type="checkbox"/> Attractivité du territoire, image <input type="checkbox"/> Emploi <input checked="" type="checkbox"/> Optimisation des déplacements <input type="checkbox"/> Dynamisation de l'économie <input type="checkbox"/> Autres Sociaux <input checked="" type="checkbox"/> Conditions de travail et santé <input type="checkbox"/> Sécurité des habitants <input type="checkbox"/> Economie sociale et solidaire <input type="checkbox"/> Autres

LES SIGNATAIRES DE LA CHARTE Logistique urbaine Durable pour le territoire de la CAVYVS

GLOSSAIRE

BLU : Boite Logistique Urbaine
CCU : Centre de Consolidation Urbaine
CDU : Centre Logistique Urbain
CHR : Café Hôtel Restaurant
ELP : Espace Logistique de Proximité
GES : Gaz à Effet de Serre
LHD : Livraison Hors Domicile
PAM : Point d'Accueil des Marchandises
PAV : Point d'Accueil des Véhicules
TIR : Transit International Routier
TMV : Transport de Marchandises en Ville
SDAL : Schéma Directeur des Aires de Livraison
VFE : Véhicules à Faibles Emissions
ZFE-m : Zone à Faible Emission mobilité