

Jérôme Libeskind (expert en logistique urbaine et e-commerce)

« Le passager aura toujours la priorité »

Spécialiste de la logistique, Jérôme Libeskind a publié une étude ⁽¹⁾ sur les expériences d'utilisation du tramway pour la distribution urbaine en Europe. Explications. PAR B. BARBEDETTE

Acteurs Urbains : Pourquoi le tramfret (ou cargotram) n'a pas encore de réalité en France ?

J. L. : Le tramway est un mode complémentaire à prendre au sérieux, au même titre que le fluvial ou le ferroviaire. Il est un moyen de réduire les externalités négatives par transfert modal, notion qui entre dans la réflexion des politiques publiques. Mais avec la densité du trafic de voyageurs, les amplitudes ont augmenté et les possibilités d'exploitation pour des marchandises, durant la nuit, sont plus courtes. Le premier frein est que le passager est toujours prioritaire. La preuve, on parlait déjà du RER, il y a 25 ans, pour le transport de marchandises et ça n'a pas bougé. Autre inconvénient : il existe dans certaines villes des lignes, qui n'entrent pas dans le centre-ville, mais pas toujours de réseau, ce qui est pénalisant pour un plan de transport de marchandises même urbain. Enfin, l'investissement fait forcément réfléchir. Un kilomètre de tramway en zone urbaine, c'est entre 15 et 20 M€. Le sens économique prime dans tous les projets.

La mixité voyageurs-fret est-elle envisageable ?

J. L. : La tendance est plutôt aux outils dédiés et il est difficilement concevable d'associer, sauf pour des flux légers comme les chariots de distribution du courrier, au même moment dans la même rame marchandises et voyageurs. La solution passe par l'utilisation de sillons disponibles,

en journée ou la nuit. L'idée est assez neuve.

En France, des tramfrets ont pourtant existé ?

J. L. : Il y a eu un tramway baptisé l'Arpajonnais qui rentrait dans Paris en provenance d'Arpajon, connue pour ses cultures maraîchères. Entre 1894 et 1936, en passant par Arcueil et la porte d'Orléans, il a approvisionné les Halles en fruits et légumes, de nuit. Puis il repartait avec les déchets. C'était déjà les débuts de la « reverse logistic ».

À Dresde et à Zürich, des cargotram sont utilisés. Comment ?

J. L. : À Dresde, le Cargotram raccorde, pour Volkswagen, un centre logistique d'approvisionnement et une usine, située en ville et à proximité du centre historique. Utilisant le réseau des trams de voyageurs, les rames et les équipements sont dédiés à des flux directs et journaliers de pièces servant à l'assemblage des voitures, soit l'équivalent de 52 camions par jour. Il a été, à l'origine, intégré au projet industriel du constructeur automobile datant des années 90. Ce tramway de marchandises, de 60 m de long et de 2,20 m de large, de 214 m³ et 60 tonnes de charge utile, est unique. À Zürich, c'est différent. Le Cargo-Tram et le E-tram servent à l'enlèvement des déchets et encombrants dans la ville. Le premier a été inauguré en 2004 puis étendu à l'ensemble de la ville en 2013. Insérés dans la circulation des trams de voyageurs, les Cargo-Tram et E-Tram roulent seule-

BIO EXPRESS

- **1993 :** responsable du développement commercial prestation logistique au sein du groupe Dubois.
- **1997 :** directeur commercial et gestion du patrimoine chez Sogaris.
- **2011 :** directeur général logistique chez SED Logistique.
- **2013 :** intervient comme expert dans les secteurs de la logistique urbaine et e-commerce et crée son blog « en toute logistique » : jeromelibeskind.wordpress.com

ment certains jours à des horaires bien précis, connus des habitants.

Ces exemples à l'étranger sont-ils duplicables en France ?

J. L. : À l'identique, non. Pour autant, plusieurs villes en France réfléchissent à des projets d'utilisation du tramway pour la distribution de marchandises. C'est le cas depuis 2011 à Paris, avec des études et expérimentations menées par l'Atelier Parisien d'Urbanisme. Ce projet de Tramfret fait partie des 16 fiches actions liées à la Charte en faveur d'une logistique urbaine durable signée à Paris, en septembre 2013.

Qui soutient ce moyen de transport pour le fret en ville ?

J. L. : Les promoteurs de ce type d'exploitation sont ceux qui veulent diminuer les externalités négatives liées aux transports en ville, voir se développer la circulation en sites propres et favoriser la mobilité électrique.

Les tramways actuels sont-ils adaptés physiquement ?

J. L. : Non, pas à ma connaissance. Les réflexions portent plus sur le développement du conteneur et de la caisse mobile. Il y a avec le fret conteneurisé en ville de vraies pistes de travail. Ce type de matériel permet la complémentarité des modes, un principe majeur dans la logistique urbaine. ■

(1) Revue générale des chemins de fer (janvier 2014)