

© Alain Delouché



Consultant en logistique urbaine et e-commerce, **Jérôme Libeskind** a fondé l'entreprise de conseil Logicités.

« Il ne faut pas limiter la transition énergétique et la logistique urbaine uniquement au changement d'énergie »

En l'absence d'outils législatifs, le rôle des collectivités territoriales devient majeur selon Jérôme Libeskind. Le développement de modes de transport de charge alternatifs aux camionnettes suppose d'ouvrir de nouvelles voies que nous indique le consultant en logistique urbaine.

Ville & Vélo : Ne va-t-on pas assister au retour du vélo utilitaire après celui des tramways ?

Jérôme Libeskind : Le vélo revient très vite ! Effectivement, une partie des marchandises pourrait être livrée à vélo avec une certaine pertinence en ville. Le marché se trouve essentiellement sur les courses rapides, les repas et les petits colis. Le vélo était un mode de livraison ancien très utilisé dans les années 1950 et antérieurement, mais il va falloir revenir à ce mode de transport avec d'autres modèles économiques. Il faut veiller à ce que le vélo ne soit pas un moyen d'employer des personnes low coast; il est possible d'employer normalement des gens qui livrent à vélo.

Qu'est-ce qui pourrait développer le transport de marchandises à vélo ?

J. L. : Une des problématiques de la logistique urbaine est le transfert de charge : avoir à décharger un mode de livraison pour en

recharger un autre. Le vrai enjeu consiste à mettre les marchandises en containers et déplacer des containers plutôt que des colis. C'est le modèle maritime des années 1950, de l'aérien un petit peu plus tard. Il va falloir que l'on

« Le vrai enjeu consiste à mettre les marchandises en containers »

avance vers ce container pour les villes ; on pourrait imaginer que la plus petite unité soit un container vélo de deux mètres cubes qui se démultiplierait en plus petits containers. Il existe un véritable enjeu de recherche sur ce sujet.

Sur quoi buttent les vélos-cargos en ville ?

J. L. : Ce qui manque est de pouvoir rouler plus vite ! Un cargo-cycle chargé de 300 kg slalome difficilement et se retrouve face à l'insuffisance de pistes cyclables larges. Au milieu du flot de circulation, parmi les autres véhicules, le cargo-cycle n'est pas plus productif qu'un camion. Si une livraison à vélo coûte plus cher qu'une livraison en camion, cela ne marchera pas. Les collectivités locales

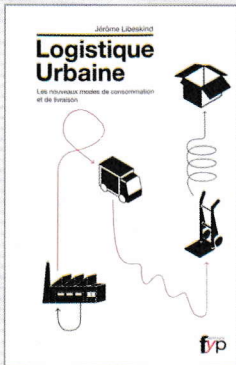
jouent un rôle essentiel sur ce point !

Les livraisons à vélo doivent pouvoir être éclatées depuis des locaux centraux. Il appartient aux villes de considérer que certains espaces doivent être réservés à ces usages à des tarifs économiquement acceptables.

L'interdiction des centres-villes aux véhicules polluants pousse au développement du transport à vélo...

J. L. : La ville qui est allée le plus loin sur ce sujet est Toulouse. Au niveau de la pollution, la sortie du diesel fait beaucoup parler. Le sujet est très sensible car les véhicules les plus polluants sont généralement les plus anciens, et ils appartiennent essentiellement à des artisans, des commerçants, une population compliquée. Aura-t-on la volonté d'aller jusqu'au bout et avec des résultats à la clef ? Ce n'est pas forcément évident, une étude de l'Apur (Atelier parisien d'urbanisme) montre que les véhicules les plus polluants sont aussi ceux qui roulent le moins (...). La loi sur la transition énergétique

Comment concilier évolution de la consommation, écologie, urbanisme, mobilité, et accompagner le développement ? L'ouvrage de Jérôme Libeskind apporte des réponses en retraçant l'histoire de l'approvisionnement des villes et de la distribution de marchandises, du Moyen Âge jusqu'à nos jours. Il passe en revue les expérimentations récentes, détaille les enjeux de la logistique urbaine et ouvre la voie vers des solutions concrètes. 18 €, Fyp éditions.



permet aux villes de régler, mais on va très doucement comparativement à la Belgique ou aux Pays-Bas.

Pourquoi ce poste transport n'est-il qu'une ligne d'écriture sur une facture ?

J. L. : Il n'existe aucune obligation légale des distributeurs, à commencer par les e-commerçants qui ne s'intéressent pas du tout à l'aspect environnemental, Amazon le premier.

Le principal problème du e-commerce consiste à réduire l'échec à la livraison : le dernier chiffre que j'ai vu fait état de 23 %, soit près d'une livraison sur quatre. Ce sont des livraisons pour rien, des livraisons à des personnes absentes. Le mode de livraison urbain – pourquoi pas le vélo demain – n'est qu'une brique dans un ensemble. Il ne faut pas limiter la transition énergétique et la logistique urbaine uniquement au changement d'énergie. ■



La Petite Reine poursuit ses livraisons en triporteur depuis plus de quinze ans. Devenue une des marques de livraison du groupe Star's service, elle témoigne de la pertinence du cycle sur la livraison du dernier kilomètre.

pour les chargeurs de passer par des transports propres », rappelle Benoît Cabannes, n'hésitant pas à citer Toulouse en référence pour la réglementation de la circulation en centre-ville.

À la recherche d'espaces logistiques

La chasse aux véhicules diesel ouvre des voies à ces nouveaux utilitaires. Les encombrements aussi. À Rennes, Toutenvélo sous-traite la livraison du dernier kilomètre pour de grandes entreprises de logistique (Géodis, TNT, DHL, UPS...) qui préfèrent déposer les colis dans les locaux de la coopérative cyclable implantée à un kilomètre du centre-ville plutôt que de se heurter aux problèmes de circulation et de stationnement. La recherche d'espaces logistiques centraux à bas prix s'inscrit dans le cahier des charges des logisticiens. Leurs besoins ? Pouvoir rayonner mais aussi recharger les batteries des triporteurs et autres véhicules électriques. Les vélos-cargos ne disposent pas de la capacité d'emport des camionnettes, ils

traquent ce que le jargon professionnel nomme un « haut-le-pied » : la distance réalisée à vide lorsque le véhicule revient à la base. Ce temps mort pèse dans la facture finale. Là encore, les regards se tournent vers les collectivités pour aider à l'occupation de locaux centraux à prix attractifs.

La Poste et son parc de 23 000 vélos-cargos va-t-elle rester le seul arbre cachant une forêt de bonsaïs se débattant dans une réglementation inexistante ?

Uber, vous avez dit Uber ?

Le terme d'ubérisation se fait entendre lorsqu'il s'agit de qualifier les us des trois principales entreprises se disputant le marché de la livraison de repas à domicile. L'Anglaise Deliveroo, l'Allemande Foodora et la Belge Take Eat Easy fonctionnent avec des jeunes aux mollets affûtés inscrits comme auto-entrepreneurs. Majoritairement des étudiants ! Ces entreprises tirent-elles le débat sur le travail vers le bas ? « Take Eat Easy n'embauche pas en contrat à durée indéterminée (CDI), déclarait en