

Concours des Meilleurs Mémoires de BAC+5 de Transport et de Logistique AFITL 2014-2015

Fiche Résumé de Présentation du Mémoire

TramFret : vecteur d'une logistique urbaine durable en Ile-de-France ?

Par Kevin JANIN,

Master 2 Transport, Logistique, Territoire et Environnement, Université Paris IV Sorbonne

Juin 2015

Dans le cadre de la formation Transport, Logistique, Territoire et Environnement de l'Université Paris IV Sorbonne, et d'un stage de fin d'études au sein de l'Institut de Recherche et de Développement pour la Transition Énergétique de la Ville Efficacity, j'ai eu l'occasion de produire un mémoire professionnel. Encadré par M. Raymond Woessner du côté académique et par M. Joël Danard du côté entreprise, j'ai ainsi pu mettre en valeur une thématique innovante, en concomitance avec les nouvelles attentes autour de la transition énergétique et de l'efficacité des villes et de la logistique urbaine. Grâce à la réalisation d'un travail vaste et complet sur la thématique du tramway de marchandises, et plus particulièrement sous sa composante TramFret et du projet aujourd'hui porté par Efficacity, les ambitions de ce rapport sont nombreuses.

Construction Méthodologique et résumé du Mémoire Professionnel

Le travail réalisé axe volontairement sa structure méthodologique sur la prise en compte de l'ensemble des aspects du projet TramFret et de ses procédés de mise en œuvre. La seule limite consiste au ciblage volontaire sur le cas de l'Ile-de-France, c'est-à-dire la situation spatiale et politique la plus problématique dans le cadre de cette thématique du tramway de marchandises.

La première grande partie du mémoire s'applique à faire le bilan des grands enjeux mobilisés. D'une part, le rappel des principaux éléments de compréhension du fonctionnement de la logistique et des transports multimodaux de biens dans la région permet de contextualiser le cadre thématique exploré. Le diagnostic du réseau de tramway francilien apporte ensuite, en lien avec les premiers concepts clés de mixités fonctionnelles, opérationnelles et d'infrastructures, ainsi que de mutualisation fret / voyageurs, la base théorique essentielle à la mobilité et à la diffusion territoriale du concept. Enfin, l'inscription des problématiques soulevées dans les contextes environnementaux et écologiques aux échelles internationales, nationales et locales, vient valider l'actualité du projet. En parallèle, les contextes politiques et économiques si particuliers et tant évolutifs des projets de tramway depuis le renouveau de ce mode de transport dans les années 1980 sont soigneusement rappelés.

Après cette première étape des diagnostics, la deuxième grande partie du mémoire initie les réflexions sur le montage de projet du tramway de marchandises. L'idée est de prendre exemple sur la

planification stratégique des transports de personnes, d'en saisir le raisonnement et l'élaboration, afin de le retranscrire aux schémas et aux vérités du transport de marchandises. Le plan de transport logistique prend son sens dans l'analyse des composantes du territoire, à la fois économiques, sociales, sociétales et techniques, afin de le lier aux contraintes de faisabilité et aux règles de fonctionnement opérationnel des systèmes et des réseaux. Parallèlement, dans ce cadre de montage méthodologique, la composante du matériel roulant se définit comme un fondement essentiel du projet, en lien avec les opportunités de capacités d'emport de marchandises, d'insertion urbaine et des nouvelles pratiques et techniques logistiques à mettre en place. Avec l'appui de quelques exemples en France et à l'étranger, l'objectif est de mêler les différentes expériences espérées, connues ou reconnues pour en obtenir le bilan et de tenter de l'appliquer au projet TramFret.

Tous ces éléments aboutissent enfin sur les nouvelles stratégies de développement sur les approches concrètes pour appliquer ce projet TramFret. L'intégration des problématiques d'emprises foncières, notamment les délaissés, des nouvelles optiques de redynamisation des sites logistiques en cœur urbain, ou encore des mixités d'infrastructures et d'équipements, aboutit sur des suggestions de modèles de développement et d'organisation d'un nouveau système logistique urbain. Le projet TramFret partant du postulat de départ qu'un vaste réseau de tramway, et non plus un ensemble de lignes, va se constituer à échéance 2030, ce mémoire apporte les premières estimations de liaisons logistiques envisageables par tramway, les principales zones logistiques prochainement raccordées, ainsi que les premières interactions d'acteurs et économiques à élaborer. Dans un objectif évident de substituer, selon les faisabilités, la logistique routière carbonée par une logistique durable, multimodale et intégrée, ce mémoire fait également mention de l'outil premier de transport par tramway, à savoir le matériel roulant lui-même. En effet, le projet TramFret se fonde sur la mise en place d'une nouvelle forme d'économie circulaire par le recyclage et l'allongement de la durée de vie des tramways de type TFS.

A l'heure où les enjeux liés à l'efficacité énergétique de notre société, où le paradigme du développement durable s'impose et où le climat devient l'élément central pour construire le monde de demain, les innovations en matière de transport, qui représente plus de 30% de la consommation énergétique des villes, sont déterminantes pour apporter des solutions nouvelles en vue d'améliorer l'efficacité de notre mode de vie. A l'approche de la conférence mondiale sur le climat organisée à Paris, la COP21, Efficacity profite de l'évènement pour relancer le projet TramFret initié il y a quelques années, dont celui-ci justifie bien son actualité et espère se concrétiser prochainement en profitant des contextes favorables pour sa mise en route tram opérationnel !

KJ.