

EDITORIAL

Ce numéro spécial concerne l'un des aspects très important de la logistique : le transport de marchandises en ville (TMV).

Cette problématique présente deux caractéristiques : d'une part, c'est un aspect qui n'a pas encore été très souvent abordé de façon pratique dans le passé et d'autre part, c'est une problématique très générale qui touche toutes les marchandises et tous les partenaires : fournisseurs et clients.

Les articles portent tous sur le TMV et la plupart sur des expériences concrètes.

Voici leur description détaillée.

Le premier article s'intéresse au e.commerce dans la cité et aux aspects environnementaux associés. L'auteur part du constat que, d'une part, le transport de marchandises en ville (TMV) connaît depuis 1970 un développement considérable notamment à cause de l'environnement et que d'autre part, la e.logistique, la cyber-épicerie et le B to C connaissent une progression spectaculaire depuis 3 ans.

La question se pose aujourd'hui d'analyser les apports d'internet sur la distribution urbaine terminale. Les différents aspects de cette question concernent la localisation des points de stockage et de retraits des commandes, la nature de sites dédiés ou en magasins, les réponses en fonction de la typologie des produits,... A partir de cas concrets existant aujourd'hui : Chronodrive, Mondial Relay, Kiala, Colissimo, Cityssimo,... l'auteur présente différents modèles de base : les livraisons directes par le fournisseur avant ou après regroupements et surtout la Livraison A Domicile (LAD) et la Livraison Hors Domicile (LHD). Il analyse les avantages, inconvénients et conditions nécessaires de chacune de ces modalités.

Aucune des solutions actuelles n'a pu faire, à elle seule, la preuve de sa supériorité : les maîtres mots qui font consensus sont : mutualisation, nécessité d'évaluation quantitative, rôle des pouvoirs publics, expérimentations.

Le second article porte sur la logistique urbaine mutualisée. L'auteur part de deux constats : l'accroissement du e-commerce alimentaire et l'augmentation de la densité d'urbanisation. Pour éviter les phénomènes de saturation du transport et de dégradation de l'environnement, une solution possible repose sur le e-commerce mais avec mutualisation des ressources : dépôts, infrastructures et transports. Cette mutualisation va conduire à gommer les performances individuelles des transporteurs comme facteur de différenciation au profit d'un intérêt général.

Il existe actuellement de nombreuses expériences liées au e-alimentaire tant en approvisionnement qu'en distribution avec des solutions de LAD ou LHD. Mais toutes les politiques individuelles créent des nuisances collectives : l'auteur en déduit que quelles que soient les solutions, l'avenir repose sur la mutualisation des solutions. L'article se termine sur la présentation de deux expériences où ces aspects de mutualisation sont expérimentés : les plateformes urbaines de La Rochelle et de Monaco.

L'article suivant s'intéresse à l'opportunité de créer un Centre de Distribution Urbain (CDU) unique pour une cité. Son originalité tient au fait qu'il tente de répondre à cette question en se basant sur une étude réelle d'implantation d'un entrepôt au cœur d'une ville bien particulière puisqu'il s'agit du parc d'attractions de Disneyland Paris (DLP).

Les auteurs introduisent d'abord des questions relatives aux CDU : des réussites et des échecs de mise en œuvre cohabitent mais, dans tous les cas, bien des questions demeurent. L'analogie avec l'entreposage de différentes marchandises à DLP peut-elle faire avancer la réflexion ? Les analogies sont nombreuses : une logistique très complexe gérée par de nombreux acteurs dans un espace à populations variables avec commerces, livraisons, transports, flux très différenciés répondant à des contraintes variées, réglementations internes en termes de transports,... Autre analogie intéressante : l'étude menée à DLP s'inscrit dans le cadre d'un accroissement d'activités qui conduit à repenser la stratégie d'entreposage pour les années à venir. Comment concevoir le CDU de DLP dans ce contexte ; de nombreux problèmes apparaissent : les données relatives aux prévisions, la traduction en volumes de marchandises très hétérogènes, le choix de stratégie portant par exemple sur des couvertures de stocks. Par ailleurs, si de nombreuses hypothèses permettent de contourner ces problèmes, une très grande combinatoire de solutions demeure : où localiser, faut-il ou non sous-traiter la gestion, faut-il construire ou louer les emplacements,...

Cette combinatoire est impressionnante dès lors qu'il faut prendre également en compte la typologie des familles de produits. Les auteurs décrivent la méthodologie utilisée pour arriver à une réponse raisonnable, quantifiée après des simulations par des quantités de flux, de stocks et de coûts associés.

Cette démarche apporte des éléments de réponse à la question initiale de la pertinence d'un CDU dans la ville. Si l'on a identifié des caractéristiques communes : les exploitants, la dimension, les parcs de véhicules et les réglementations, la complexité reste finalement bien plus importante dans le cas urbain. La thèse finale à laquelle parviennent les auteurs est la remise en question d'un CDU unique urbain ; ils plaident pour des centres multiples, internes ou périphériques dont la conception ferait intervenir des possibilités de synergie et de mutualisation.

L'article suivant porte sur des analyses de mutualisation des livraisons en milieu urbain s'appuyant sur une expérience concrète, celle des NMPP (Nouvelles Messageries de la Presse Parisienne).

Les auteurs présentent d'abord l'importance du TMV et les différentes solutions étudiées depuis des années. Parmi celles-ci, ils retiennent celle de la mutualisation. Il existe une importante littérature sur les principes collaboratifs dans une chaîne logistique ; ceux-ci font intervenir les Systèmes d'Information et de Gestion, base des processus de mutualisation. Ces SI reposent sur les technologies de l'information, l'organisation, les défis de l'entreprise et la solution retenue par celle-ci, notamment dans le cadre du développement durable.

Ces analyses sont illustrées par le cas des NMPP, société de distribution de périodiques ; la diminution du chiffre d'affaires dans les années passées a donné lieu à un certain nombre d'actions dont la mutualisation par des plates-formes logicielles ; celle-ci conduit à un meilleur remplissage des camions et la création de contrats pour transporter avec les ressources de la Presse de nouvelles marchandises.

L'avant-dernier article porte sur des analyses de l'évolution des transports liée à l'activité urbaine et prend comme exemple d'étude la région PACA et Marseille en particulier. Si les échanges mondiaux ou inter régions augmentent, facilités par des innovations technologiques et informationnelles, les problèmes au niveau micro échanges demeurent et même s'intensifient ; les pouvoirs publics se sont emparés de cette question et recherchent des solutions, notamment par la création d'ELU (Espace Urbain Logistique).

Cette problématique du transport urbain va-t-elle se réduire dans le futur ? Les auteurs présentent des études tendant à prouver que ce ne sera pas le cas : l'attractivité des centres ville, la sédentarité d'un nombre croissant de retraités consommant davantage, le besoin d'une qualité de service accrue ou de services de proximité, autant de facteurs qui vont amplifier le phénomène.

La région PACA étudiée par les auteurs est représentative du renforcement de l'attractivité des zones urbaines denses, Marseille en est un bon exemple. Cette ville a

expérimenté différents Espaces Logistiques de Proximité : commerces de gros, messageries, points relais,... Ce terrain d'expérimentation devrait permettre, une fois les données recueillies, de mieux orienter les choix futurs des pouvoirs publics.

Le dernier article s'intéresse à la prise en compte simultanée des flux de passagers et de marchandises dans la ville. Cette problématique est nouvelle : dans le passé, on intégrait les flux de marchandises comme contrainte des réseaux passagers. L'importance du transport de marchandises, ses nouvelles contraintes et les exigences accrues du transport de passagers conduisent à rechercher une nouvelle approche intégrée. C'est dans cet esprit que sont conçus les Plans de Déplacements Urbains (PDU).

La problématique de planification des ressources communes : passagers-marchandises est très complexe ; en effet les caractéristiques et les contraintes de ces deux flux sont complètement différents : manutention, unités de mesures, multiplicité ou non des modes, acteurs gestionnaires, etc. Il existe déjà des modèles de prévisions permettant de définir des dimensionnements d'infrastructures à partir d'extrapolation de besoins en transport ; ce sont des modèles de transports de personnes, peu de tentatives ont été faites en revanche sur les flux de marchandises. Ce qui est suggéré dans cet article, c'est d'essayer de définir une approche systémique avec systèmes physique et de pilotage mettant l'accent sur les zones de stockage, les points critiques des réseaux et les typologies de filières/flux. Cette approche devra s'appuyer sur une politique de mutualisation des ressources de transport et de choix en matière de multi-modalités.

Comme pour les autres numéros, une analyse d'un remarquable ouvrage est proposée : il s'agit de « Urban Goods Movement, A Guide to Policy and Planning ». Il aborde plusieurs des thèmes de ce numéro en insistant surtout sur les parties économiques et sociales.

Ce numéro, unique en son genre, est très dense en contenu. Il est probable que cette thématique de transport urbain donne lieu à d'autres apports. Nous encourageons vivement nos lecteurs à nous proposer des articles ou des informations sur ce sujet du Fret Urbain.

Bonne lecture

Hugues MOLET,
Rédacteur en Chef de la RFGI
Professeur Mines Paristech