

ANALYSE D'OUVRAGE

Loïc DELAÎTRE

A propos du livre :

URBAN GOODS MOVEMENT, A GUIDE TO POLICY AND PLANNING*

de KEN W. OGDEN

Que peut-on demander de mieux que de pouvoir commenter une des meilleures contributions dans le domaine du transport de marchandises en ville ? Alors commençons dès à présent !

Le transport et la logistique, sont en apparence deux termes ayant des significations proches. Dans la pratique et la littérature, on constate néanmoins quelques nuances, non négligeables. Le transport, particulièrement dans les secteurs urbains, se réfère à l'aménagement du territoire, à l'économie et aux politiques de transport. La logistique, qui est transversale pour une entreprise, relève davantage du génie industriel. Transport ou logistique ? Il semble que leur principale différence émerge du point de vue : transport pour la vision politique globale sur un territoire donné, logistique pour une agrégation de concepts et de processus d'une entreprise ou d'une chaîne logistique et sous contraintes des conditions de transport. L'ouvrage de ce numéro est très intéressant car il fournit une démarche doublement inhabituelle et innovante : la logistique vue par les autorités organisatrices de transport, dans un contexte très peu étudié au niveau spatial de la ville entière, regroupant ainsi une multitude de chaînes logistiques.

Ce livre est une des premières contributions complètes dans le domaine, ce qui indique la relative jeunesse de ce thème de recherche...Et, pour remettre ce travail dans son contexte, il faut se rappeler que, même aujourd'hui, la logistique urbaine n'est pas un sujet brûlant pour les

* Publié par Ashgate, 1992.

élus locaux, alors imaginer produire un ouvrage sur le fret urbain il y a 17 ans relève d'une excellente vision tant cette démarche novatrice passait au dernier rang des priorités et des préoccupations des pouvoirs publics.

Le but de cet ouvrage est de présenter et de poser les concepts du transport de marchandises dans les secteurs urbains et, plus généralement, de ce que l'auteur appelle le système urbain des marchandises, avec une vision particulière qui est celle des pouvoirs publics.

Ce livre est constitué de trois parties que nous allons synthétiser dans les paragraphes suivants.

La première partie définit le contexte. L'auteur précise dans un chapitre dédié que la logistique urbaine doit atteindre des objectifs dont les dimensions sont multiples : économiques, sociales, environnementales, de sécurité routière, d'infrastructure et de structure urbaine. Il procède ensuite à une description du système urbain de fret en poussant l'analyse du transport avec un point de vue du management industriel et logistique. Ainsi, il met en valeur le rôle des acteurs impliqués, des transporteurs au gouvernement, en passant par les autorités organisatrices de transports, les personnes gênées par les nuisances et les chauffeurs-livreurs.

Après cette partie structurée autour du système urbain de fret, l'auteur s'attache dans une seconde partie à analyser deux leviers particuliers qu'ont les collectivités locales pour améliorer le système. Il s'agit de la planification et de la police au sens juridique de la circulation (i.e. la réglementation). Il pousse l'analyse des déplacements de marchandises et leur planification en commençant par élaborer un état de l'art complet des différentes options pour optimiser le fret urbain au regard du secteur. Sept catégories en sont déduites :

- ⇒ la gestion du trafic,
- ⇒ la gestion de l'espace public utilisé,
- ⇒ l'infrastructure,
- ⇒ les réglementations (tarifaires et sur les caractéristiques des véhicules),
- ⇒ les plateformes de distribution multimodales,
- ⇒ la « stratégie opérationnelle » qui se reporte aux tâches effectuées (chargement...), à leurs optimisations et à la technologie des véhicules et des routes.

Cette classification est une manière de recouvrir toutes les actions possibles.

Puis, l'auteur balaye les modèles existants développés et utilisés pour analyser les déplacements des camions et des marchandises. Il s'interroge sur les apports des modèles pour la planification du fret urbain. En effet, trois facteurs principaux montrent la défaillance de la modélisation pour aider les collectivités locales : le nombre relativement faible de modèles existants, leurs cadres théoriques relativement pauvres et le manque de données fiables et complètes pour la calibration et le développement. Enfin, la modélisation n'est pas une finalité et doit répondre par conséquent à un certain nombre de critères comme un temps de calcul raisonnable, le coût, la pertinence du modèle par rapport aux intérêts des polices, ou encore la simplicité et l'efficacité pour le décideur.

La dernière sous-partie est la véritable valeur ajoutée pour une collectivité locale. Il s'agit de la mise en œuvre de la planification et des polices pour les mouvements de fret urbain. L'auteur propose ainsi deux méthodologies. La première s'appuie sur une logique théorique de mise en place de police et de planification pour prévoir les déplacements de marchandises. Cinq étapes jalonnent cette méthodologie : l'identification des objectifs et des problèmes, fixer les responsabilités des instances publiques et étudier le besoin de coopération public/privé, le cahier des charges des données et des informations nécessaires pour l'analyse, le choix des critères et évaluer les propositions d'options et l'adéquation avec les besoins et les priorités scientifiques.

La seconde partie est fondée sur un aspect pratique et se base sur de nombreux cas d'études comme les villes de New York, de Londres, de Tokyo et de Melbourne. Les conclusions sont riches d'un point de vue opérationnel comme la nécessité de l'appui des instances publiques pour faire émerger les solutions, et théorique parce que l'auteur met en avant la nécessité d'intensifier la recherche dans ce domaine, qu'elle soit portée sur la technologie, la sécurité, la rentabilité les performances économiques, la localisation des plateformes de distribution, les opérations de livraison, la planification des transports ou encore la modélisation au sens large.

Les principales conclusions de cet ouvrage remarquable sont orientées vers les données. On se doute qu'il faut se positionner au niveau global d'une ville pour en tirer des enseignements intéressants qui permettent d'avancer sur le sujet. Malheureusement, le nombre de paramètres à prendre en compte est tellement important qu'il est impossible de mener une enquête globale complète. Par conséquent, les enquêtes menées jusqu'à maintenant ont dû faire l'impasse sur certains retours d'information mettant éventuellement en péril la connaissance du système. Une difficulté supplémentaire est qu'il n'existe pas de référentiel commun sur les concepts de base et les résultats de plusieurs enquêtes peuvent varier fortement comme l'indique l'auteur avec un exemple frappant : sur un ensemble identique de ville aux Etats-Unis,

il a été observé, dans une première étude, une moyenne de 4.9 kilomètres pour une tournée en ville pour les véhicules utilitaires légers, contre 17.7 dans une seconde.

Les enquêtes permettent de recueillir les chiffres et s'ils sont incorrects, les collectivités prendront de mauvaises décisions. Mais une information erronée provoque également une certaine fragilité à comprendre le système et sa structure. Une absence de cohérence dans les définitions des concepts en logistique urbaine impose, d'une certaine manière, l'indépendance des enquêtes en les rendant incompatibles, ce qui nuit à la compréhension et à la connaissance du système de la logistique urbaine.

Cet ouvrage est très intéressant et se lit aisément. Les concepts du transport de marchandises en ville sont posés de manière claire et nous révèlent les éléments constitutifs et fondamentaux. L'auteur manifeste un intérêt particulier pour les études de cas américaines, ce qui enrichit la vision pratique de la discipline. En revanche, l'adaptabilité de sa démarche dans des pays tels que le nôtre, i.e. où les systèmes législatif et physique sont différents, n'est pas prouvée. Le monde industriel évoluant, les contraintes de transport deviennent de plus en plus importantes et en 17 ans, il paraît illusoire de croire que les données issues de cet ouvrage soient toujours valides, ce qui laisse supposer que la structure du système a elle-même évolué remettant en cause les fondamentaux énoncés dans cet ouvrage. En revanche, sur le plan réglementaire, les lacunes soulignées dans cet ouvrage comme le manque de référentiel commun restent toujours d'actualité, car, comme le montrent certaines études récentes, les arrêtés municipaux souffrent de l'absence d'une définition claire et commune d'éléments fondamentaux du système de transport de marchandises en ville comme le véhicule de marchandises ou l'aire de livraison.