

EDITORIAL

Ce numéro 3/2012 est un numéro thématique sur la logistique urbaine.

Il regroupe des apports du LEMNA (Laboratoire d'Economie et de Management de Nantes) de l'Université de Nantes et de la Chaire FRELON (FREt et LOGistique en milieu urbain) de MINES ParisTech (Ecole des Mines de Paris).

Les problématiques des transports de marchandises en ville occupent aujourd'hui une place de plus en plus importante et ces prochaines années verront probablement l'émergence de nouvelles solutions basées sur la technologie, les systèmes d'information, les infrastructures, les nouveaux processus de stockage en consignes,...

Plusieurs laboratoires en France travaillent sur ce thème et ce numéro spécial est une nouvelle occasion de favoriser la collaboration entre des équipes de recherche concernées.

M. Bruno DURAND, Professeur Associé à l'Université de Nantes, est à l'origine de ce numéro ; il le présente dans l'éditorial ci-après.

Hugues MOLET,
Rédacteur en chef de la RFGI
Professeur Mines ParisTech

EDITORIAL DE BRUNO DURAND

Je voudrais, tout d'abord, remercier Hugues MOLET pour la confiance accordée et pour la complicité qu'il a su initier, complicité qui permet à nos deux laboratoires d'œuvrer sur ce terrain relativement vaste et, encore, en partie vierge de la logistique urbaine. Voici donc une présentation synthétique de six morceaux choisis, six articles qui ont, pour cinq d'entre eux, fait l'objet d'une communication lors de colloques récents portés par la Chaire FRELON (en 2011 et 2012) ou bien par le LEMNA (en 2011).

Membres du LET (Laboratoire d'Economie des Transports) de l'Université de Lyon 2, Jesus GONZALEZ-FELIU, Christian AMBROSINI, Mathieu GARDRAT et Jean-Louis ROUTHIER s'intéressent tout au long de leur article aux déplacements d'achats des ménages. Ces déplacements représentent, en effet, plus de la moitié des kilomètres réalisés par les flux de TMV (Transport de Marchandises en Ville). Dans le but de modéliser la génération de ces déplacements, l'équipe lyonnaise se propose tout d'abord de les analyser empiriquement du point de vue de la logistique urbaine. Un panorama des comportements de déplacements d'achats est ainsi dressé.

Dans un second temps, les quatre chercheurs introduisent les éléments méthodologiques nécessaires à la modélisation des boucles d'achats, ce qui constitue une approche pour le moins originale. Le modèle développé est ensuite appliqué à l'agglomération lyonnaise, afin d'estimer l'attractivité et l'impact des principaux pôles commerciaux. Les auteurs concluent en envisageant d'autres applications, en particulier dans le cadre de démarches de simulation plus globales qui incluraient, cette fois, les livraisons à domicile ou sur points relais.

Deux autres articles ont fait l'objet de communications par Gilles MAROUSEAU, d'une part, et par Jack CHEN et Philippe LEBRUN, d'autre part, lors de la première édition du Colloque de Logistique Urbaine organisée par l'Université de Nantes en juin 2011.

Pour Gilles MAROUSEAU, enseignant-chercheur à l'ENSIM du Mans (Université du Maine), le développement du commerce électronique engendre une rupture radicale dans les pratiques commerciales, pratiques marquées par le rôle que joue l'automobile dans la

distribution. Dans le cadre de la vente par Internet, comme les acheteurs et les vendeurs sont a priori libres de toute contrainte de localisation (Rallet, 2001), il devient alors possible d'imaginer de nouveaux modèles économiques de consommation et d'entrevoir de nouvelles façons d'appréhender les déplacements urbains dans le cadre d'une logistique urbaine « durable ». Un corpus de recherche se met, ainsi, peu à peu en place, conduisant à un moindre impact de cette nouvelle forme de commerce sur l'environnement. Pour traiter de cette problématique émergente, l'auteur s'appuie sur des interviews réalisées dans le secteur délicat de la cyber-épicerie.

Le principal résultat de son intéressante démarche exploratoire fait apparaître deux effets complémentaires sur la logistique urbaine : un effet écologique, confirmant une moindre empreinte carbone et un effet spatial, réhabilitant la proximité dans la relation avec le client. L'optimisation des coûts de transport passerait, ainsi, par une localisation optimale des sites, par une rationalisation du chargement des tournées et par une volonté croissante de mutualiser les moyens...

Jack CHEN et Philippe LEBRUN, chercheurs à l'Université de Caen, tentent pour leur part d'appréhender la logistique urbaine à l'aide des concepts clés du supply chain management : ils proposent, ainsi, une définition plus générale de la logistique urbaine, expression du supply chain management dans le cadre de la cité. Des trois réseaux physique, informationnel et social, dont le contrôle des interactions est l'enjeu même du supply chain management, c'est le dernier qui semble poser le plus de problèmes. En conséquence, la satisfaction des besoins du citoyen, le consommateur final, constitue la finalité même de ce système logistique.

Pour ces auteurs, la démarche QSE, par sa nature, constitue une plate-forme a priori intéressante à partir de laquelle la logistique urbaine peut être appréhendée. L'approche *Quality Function Deployment* ainsi que les méthodes de résolution de problème de seconde génération, empruntées au monde industriel, semblent également tout à fait appropriées pour fournir la base instrumentale nécessaire à la construction d'une logistique urbaine durable. Enfin, les deux chercheurs normands soulignent l'importance de la construction d'une base de connaissances, qui doit permettre, en amont, une meilleure connaissance du jeu des acteurs et, en aval, la restauration d'une certaine transparence afin de favoriser le fonctionnement du réseau social. Cette construction s'effectue, d'une part, à partir d'un état de l'art et de documents d'études initiés par les institutionnels et, d'autre part, à partir d'une approche dynamique fondée sur la captation de l'information à la source et sur le recours aux outils du knowledge management.

L'article de Raphaëlle DUCRET a fait l'objet d'une communication lors de la 2ème édition du Colloque FRELON, en avril 2012. Il a le mérite de poser l'inévitable question de la recomposition de la messagerie en milieu urbain. Raphaëlle DUCRET, doctorante à MINES

ParisTech, s'y attache à explorer les liens entre logistique urbaine et messagerie, des liens trop souvent ignorés ou considérés, à tort, comme des pré-requis.

Or, le développement des ventes par Internet s'accompagne d'une demande logistique renouvelée et d'exigences nouvelles de la part des particuliers, des éléments qui pèsent de plus en plus sur la messagerie urbaine légère (livraison de colis de 30 kg au maximum), invitant ses acteurs à la recomposition. Au cours de son article, l'auteure propose des pistes de réorganisation innovantes de la distribution urbaine de colis, apportant ainsi des éclairages attendus en matière de prospective. Une intéressante typologie des entreprises de la messagerie urbaine légère y est dressée. La distinction y est notamment faite entre les « héritiers », comme La Poste ou SNCF Geodis, et les « nouveaux entrants », généralement innovants. L'accent est enfin mis sur le recours à la sous-traitance, ou encore sur le partitionnement du secteur en deux : les petites structures et les très grands réseaux (à vocation européenne ou même mondiale).

Quant à Odile CHANUT et à Gilles PACHE, enseignants-chercheurs au CRET-LOG (Université d'Aix-Marseille), ils ont délibérément choisi d'aborder la logistique urbaine en adoptant le point de vue des PSL : « Le PSL est-il un futur acteur majeur de la logistique urbaine ? ». Ils prennent pour cela appui sur le fait que les PSL accompagnent, depuis plus de trente ans, le développement de la grande distribution alimentaire.

Les auteurs soulignent, à juste titre, que le principal facteur-clé de succès des PSL se fonde sur la réalisation d'économies d'échelle, obtenues en partie grâce à une mutualisation de ressources logistiques pour le compte de plusieurs distributeurs en concurrence frontale. Afin de gérer au mieux l'approvisionnement massifié des magasins, les PSL ont ainsi progressivement développé des stratégies spatiales et managériales singulières, fondées en particulier sur un éloignement des agglomérations, qui ne les positionnent pas de fait de manière idéale face aux enjeux actuels de la logistique urbaine. C'est sans compter sur leurs ressources cachées, car les PSL semblent, a priori, dotés de « cultures » qui devraient leur permettre demain de relever les défis de la « ville durable »...

Enfin, pour ma part, je me suis intéressé dans l'article proposé aux concepts de mobilité et de mutualisation, afin de montrer qu'ils constituent des facteurs-clés de performance de la logistique urbaine. Le développement de la mobilité, qu'elle soit physique ou virtuelle, entraîne en effet des mutations sensibles : ce qui nous est physiquement proche peut nous être en définitive étranger quand, à l'inverse, ce qui nous est éloigné, mais attractif et accessible, peut nous paraître familier.

La percée actuelle et significative du commerce électronique confirme vraiment cette tendance. Elle fait même émerger de nouvelles formes de mobilité qui mettent en jeu, tantôt, les commerçants en ligne (quand ces derniers proposent la livraison à domicile) et, tantôt les

internauts (quand ceux-ci sont prêts à effectuer les quelques centaines de mètres qui les séparent d'un point relais). Force est alors de remarquer que les Prestataires de Services Logistiques (PSL) sont amenés à jouer un rôle croissant au sein des opérations de livraison urbaine des internautes : la mutualisation du dernier kilomètre y est notamment recherchée. L'accent est donc également mis, dans ce papier, sur l'émulation constatée du côté des opérateurs de la LAD (Livraison A Domicile), par exemple à La Poste, ou encore du côté des opérateurs de la LHD (Livraison Hors Domicile), à travers la dynamique observée dans les réseaux de points relais...

Bonnes lectures !

Bruno DURAND

LEMNA – Université de Nantes

Membre de la Chaire FRELON