

Pour une logistique urbaine durable et efficace -1

Vol. 23 - n° 1, 2015

- 3** >>> Editorial : Logistique urbaine, durabilité et efficacité dans une perspective d'utilité collective.
Bruno DURAND et Jesus GONZALEZ-FELIU
- 7** >>> Analyse comparée des solutions de logistique urbaine.
Karine EVRARD SAMUEL, *Université de Grenoble Alpes, CERAG, CNRS, France.*
Van-Dat CUNG, *Université de Grenoble Alpes, G-SCOP, CNRS, France.*
- 19** >>> La logistique urbaine en Italie et en Roumanie - Analyser pour comprendre.
Enrica BRACCHI, *Université de Nantes, France.*
Bruno DURAND, *Université de Nantes, France.*
Camelia FRATILA, *Université Valahia de Targoviste, Roumanie.*
Marie-Pascale SENKEL, *Université de Nantes, France.*
- 31** >>> Clusterisation territoriale de la logistique urbaine par le levier de la proximité.
Odile CHANUT, *Aix-Marseille Université, CRET-LOG, France.*
Claire CAPO, *Faculté des Affaires Internationales, Université Le Havre - NIMEC, France.*
- 51** >>> Evaluation environnementale d'un centre de distribution urbaine par une approche ACV.
Dina ANDRIANKAJA, Natacha GONDRAN, Jesus GONZALEZ-FELIU,
PIESO, UMR CNRS 5600, Ecole des Mines de Saint-Etienne, France.
- 71** >>> Vulnérabilité, risque et performance en Supply Chain Management
Cas de l'industrie agroalimentaire au Maroc.
Lhousseine OUABOUCH, *École Nationale de Commerce et de Gestion, Université Ibn Zohr, Agadir, Maroc.*
Olivier LAVASTRE, *IAE Lyon, Université Jean-Moulin, Lyon 3, Centre de recherche Magellan, France.*

édito

Logistique urbaine, durabilité et efficacité dans une perspective d'utilité collective

La logistique urbaine est progressivement devenue, en un peu plus de vingt ans, un sujet qui intéresse les chercheurs et les praticiens, mais aussi les élus. Bien qu'initié en 1993 (Gonzalez-Feliu, 2012), le Programme National Marchandises en Ville n'a commencé à être opérationnel qu'en 1995 avec la réalisation de la première enquête quantitative sur Bordeaux, et les premiers travaux sur les plates-formes logistiques urbaines (Dufour et Patier, 1999). Ces premiers pas de la recherche, organisée autour de la logistique urbaine, mettaient alors les acteurs publics au centre des décisions, en faisant l'analogie avec le transport de personnes.

Nous connaissons, désormais, une évolution des actions et recherches au cœur desquelles les acteurs privés prennent de plus en plus d'importance. Compte tenu de la variété des acteurs (publics et privés), il est devenu difficile de trouver des consensus, bien que des travaux dans ce sens aient vu le jour récemment (Gonzalez-Feliu et al., 2013 ; Macharis et al., 2014). De plus, la multiplicité des expérimentations, mais aussi celle des méthodes d'évaluation et/ou d'aide à la décision font que la prise de décision en logistique urbaine soit de plus en plus difficile, et souffre d'un manque de standard ou de référence commune malgré quelques tentatives d'unification (Patier et Browne, 2010 ; Melo et Costa, 2011 ; Comi, 2012 ; Gonzalez-Feliu et Routhier, 2012). En outre, à la vision d'utilité collective initiale de la logistique urbaine, s'est greffé le besoin d'atteindre une rentabilité économique, propre aux visions d'entreprise, un besoin qui ne peut plus être négligé. Dans ce contexte, une remise en question du rôle des acteurs publics et des méthodes d'aide à la décision semble nécessaire.

Ce premier numéro de *Logistique & Management* aborde, ainsi, la question du rôle des acteurs publics dans la logistique urbaine et de leur rapport au territoire et aux acteurs privés. Ce numéro constitue le premier volet d'une collaboration entre le Colloque International de Logistique Urbaine porté par l'Université de Nantes (CLUN), dans le cadre du LEMNA, et l'initiative jeunes chercheurs HORREA en logistique urbaine, de l'Institut des Transports et de la Mobilité Urbaine et du pôle de compétitivité LUTB Transport & Mobility Systems. Quatre articles ont été sélectionnés. Ils permettent, d'après nous, d'obtenir une vision d'ensemble du contexte actuel et des récentes évolutions concernant les choix collectifs et les méthodes utilisés afin d'aider les décideurs dans leur entreprise.

Au cours du premier article, **Evrard-Samuel** et **Cung** s'intéressent à la comparaison de solutions de logistique urbaine. En effet, ces solutions sont nombreuses et, régulièrement, de nouvelles initiatives voient le jour, parfois sans référence à des standards, modèles économiques ou bases de comparaison. Par conséquent, il est à chaque fois plus difficile de les identifier et de les comparer. Les auteurs présentent ainsi une analyse comparée des solutions existantes, afin de les apprécier en termes de pertinence, de faisabilité et d'acceptabilité par les acteurs. Une division en deux grandes familles de catégories logistiques est faite : les solutions qui agissent sur les moyens de transport et celles qui agissent sur la manière d'entreposer et de gérer les flux logistiques. Après cette comparaison, les auteurs se centrent sur le contexte d'une agglomération de taille moyenne : la métropole grenobloise. Les solutions les plus pertinentes pour ce contexte sont alors étudiées et mises en perspective.

Le deuxième article aborde la même question mais, cette fois, sous l'angle de la théorie néo-institutionnelle. **Bracchi, Durand, Fratila et Senkel** tentent, de leur côté, de comprendre de quelle manière l'Italie et la Roumanie, deux pays possédant des caractéristiques propres de culture logistique, s'intéressent à la logistique urbaine et mettent en place des projets principalement à l'aide de financements européens. Ils réalisent, en particulier, une comparaison de ces deux pays sur la base de deux projets européens récents (*ENCLOSE* et *DOROTHY*) et relient, ensuite, ces résultats aux notions d'institutionnalisme économique et sociologique.

Capo et **Chanut**, quant à elles, s'intéressent aux processus de clusterisation au sein de la logistique urbaine, et plus précisément à celui du transport de marchandises au client final (à travers le portage à domicile). En s'appuyant sur deux études de cas (tirées des centres-villes de Marseille et d'Aix-en-Provence), les auteures illustrent leurs propos théoriques sur le phénomène de clusterisation, principalement dans le cadre du projet PAC (Portage d'Achats en Centre-ville), financé par le PREDIT 4. Les deux auteures présentent, notamment, les notions théoriques de clusterisation d'un territoire, pour ensuite présenter le contexte de l'étude et le rôle des acteurs publics et privés dans la logistique urbaine de ces deux villes. Elles poursuivent en réalisant une analyse comparative du développement de la logistique urbaine dans les deux centres-villes. Enfin, Capo et Chanut concluent en présentant un premier ensemble de points clés de la mise en œuvre efficiente d'un système de portage d'achats à domicile.

Enfin, lors du quatrième article, **Andriankaja, Gondran et Gonzalez-Feliu** s'intéressent à l'évaluation environnementale de la logistique urbaine et, plus précisément, des centres de distribution urbaine (CDU). Les trois auteurs proposent ainsi une méthode d'évaluation environnementale des solutions de logistique urbaine, qui permet d'estimer non seulement leurs impacts environnementaux directs, mais également leurs impacts indirects. Pour ceci, ils adaptent la méthode normalisée d'analyse du cycle de vie (ACV) à l'évaluation du CDU de Saint-Etienne. Les auteurs présentent, tout d'abord, les principales méthodes d'évaluation environnementale, puis introduisent leurs choix et hypothèses, ainsi que la structure d'une ACV. Ensuite, ils présentent les principales méthodes de calcul utilisées pour estimer les impacts directs et indirects, et ils concluent en présentant les principales implications de l'utilisation de l'ACV au niveau de l'évaluation environnementale de la logistique urbaine.

Bruno DURAND
Université de Nantes
LEMNA

Jesus GONZALEZ-FELIU
École des Mines de St Etienne
CNRS

Références

- Comi A., Delle Site P., Filippi F. and Nuzzolo A. (2012), Urban Freight Transport Demand Modelling: a State of the Art, *European Transport/Trasporti Europei*, vol. 51, paper n°7, pp. 1-17.
- Dufour, J. G., Patier, D. (1999), Introduction to the discussion based on the experience of the French experimental and research program. In OCDE (coord.), *French Transport and the city*. Round table 109, ECMT Publications, Paris, pp. 29-100.
- Gonzalez-Feliu, J. (2012), Quinze ans de travaux sur le transport de marchandises en ville, *Accomex* n°104 : « Mobilité urbaine : le transport au cœur des stratégies d'aménagement de la ville », pp. 9-11.
- Gonzalez-Feliu, J., Morana, J., Salanova Grau, J.M., Ma, T.Y. (2013), Design and scenario assessment for collaborative logistics and freight transport systems, *International Journal of Transport Economics*, vol. 40, n°2, pp. 207-240.
- Gonzalez-Feliu, J., Routhier, J.L. (2012), Modelling urban goods movement: how to be oriented with so many approaches?, *Procedia – Social and Behavioral Science*, vol. 39, pp. 89-100.
- Melo, S., Costa, A. (2011), Definition of a set of indicators to evaluate the performance of urban goods distribution initiatives. In Macharis, C., Melo, S. (coord.), *City Distribution and Urban Freight Transport: Multiple Perspectives*, Edward Elgar, Northampton, 120-149.
- Patier, D., Browne, M. (2010), A methodology for the evaluation of urban logistics innovations, *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, vol. 2, n°3, pp. 6229-6241

