

**les Cahiers Scientifiques du Transport**

N° 54/2008 - Pages 5-9

*Jacques Colin, Laurent Livolsi*

*La place du transport dans les  
organisations logistiques.*

*Introduction au dossier*

JEL : L10, L25, L91, M11, Q01

**LA PLACE DU TRANSPORT DANS  
LES ORGANISATIONS LOGISTIQUES.  
INTRODUCTION AU DOSSIER**

JACQUES COLIN      LAURENT LIVOLSI

CRETLOG

UNIVERSITÉ DE LA MÉDITERRANÉE

**TRANSPORT ET LOGISTIQUE : UNE RÉFLEXION COMMUNE POUR DES ACTIVITÉS  
INDISSOCIABLES**

Les activités de transport et de logistique ont été considérées simultanément pendant des siècles. Ainsi, de la conquête d'ALEXANDRE LE GRAND à la reconnaissance stratégique de la logistique par le maréchal FOCH en passant par la définition du général-baron JOMINI (« *application pratique de l'art de mouvoir les armées* »), il ne saurait être question de dissocier ces deux ensembles d'activités. Dans le champ des sciences de gestion (pour lequel la notion d'application pratique trouve toute sa pertinence), les premières définitions font, de la même façon, la part belle aux activités de transport. Pour l'*American Marketing Association*, qui en donne la première définition en

1948, la logistique d'entreprise est « *le mouvement et la manutention de marchandises du point de production au point de consommation ou d'utilisation* ». Le *National Council of Physical Distribution Management* (NCPDM), devenu le *Council of Supply Chain Management Professionals* (CSCMP), se constitue également autour d'une définition dans laquelle la notion de mouvement est centrale.

C'est à partir des années 70 que l'on assiste à une séparation progressive de ces activités et des réflexions qui les concernent. La découverte du fameux « *continent inexploité* », évoqué par Peter DRUCKER, va susciter de façon croissante des recherches sur la réduction des coûts logistiques. Les définitions évoluent et, sans qu'il disparaisse expressément, le transport est souvent relégué à une simple activité de la chaîne logistique. La définition de François KOLB (1972), considérée comme la première en France, est à ce titre révélatrice puisqu'elle met en avant une démarche de gestion. La logistique y est définie comme un « *ensemble de méthodes de gestion permettant de résoudre de manière globale des problèmes interdépendants posés par la conception et par le contrôle des systèmes d'approvisionnement, des systèmes de production et de distribution* ». La nouvelle définition du NCPDM (1975) s'inscrit dans la même logique en parlant d'intégration d'activités et en en proposant une longue liste dans laquelle finit par figurer le transport. Les stratégies de recentrage sur les compétences centrales, conduites par les industriels et les distributeurs, ne vont que renforcer cette position au travers de l'externalisation importante des activités de transport. De la même façon, l'évolution des prestataires de services logistiques vers des activités plus créatrices de valeur (entreposage et pré ou post *manufacturing*) entraîne souvent un recours croissant à des politiques de sous-traitance des activités de transport.

Jusqu'à la fin des années 90, nous pouvons donc constater une relative désaffection pour le transport dans les sciences de gestion. Seules des recherches opérationnelles sur l'optimisation du transport sont conduites. L'analyse du monde du transport devient surtout l'apanage des économistes qui s'interrogent sur la situation des différents marchés (selon les modes...) ou des géographes qui étudient l'aménagement du territoire.

Depuis quelques années, l'évolution de l'environnement modifie cette situation et replace le transport au centre des préoccupations des managers. C'est tout d'abord l'augmentation importante du prix du carburant et l'essor simultané des préoccupations écologiques qui poussent les chargeurs (en particulier les industriels et les distributeurs) à repenser leurs organisations et à développer des solutions innovantes à l'image de la gestion mutualisée des approvisionnements. Mais ce sont aussi les tensions sur certains marchés du transport qui remettent en cause les organisations logistiques actuelles. Dans le domaine du transport maritime, par exemple, l'augmentation des importa-

tions en provenance de Chine a provoqué, au delà d'une élévation du prix puis d'un brutal effondrement avec la crise 2008, des congestions dans les ports chinois et un manque de disponibilité au niveau des compagnies maritimes qui ont des répercussions sur la réactivité des organisations. De la même façon, les tensions sur le marché du transport routier de marchandises posent la question de la disponibilité des moyens de transport lors de périodes charnières de l'année. Les prestataires logistiques, conscients de cette nouvelle situation, réinvestissent le secteur du transport en étoffant leurs offres (affrètement, intermodalité...) au travers d'opérations de croissance externe qui modifient la structure des marchés du transport.

C'est dans ce contexte où transport et logistique sont à nouveau intégrés dans la réflexion des praticiens qu'il nous a semblé pertinent de réaliser ce dossier thématique. Si la crise financière, provoquée par les *sub-primes*, et la crise économique modifient quelque peu ces données aujourd'hui, il n'en demeure pas moins que les questions restent en suspens et qu'elles ne doivent surtout pas être occultées par les praticiens et les chercheurs.

#### UN DOSSIER AU CARREFOUR DE DIFFÉRENTES DISCIPLINES

Ce dossier trouve donc son origine dans un contexte économique qui justifie de lier à nouveau le transport et la logistique. Il a également pour vocation, comme nous l'avons décidé dès le départ avec M. BERNADET, de dépasser les clivages disciplinaires traditionnels et de montrer la complémentarité des approches en la matière. A une époque où les classements des revues (CNRS, CNU...) commencent à servir de référence, l'existence de revues thématiques, comme *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, nous paraît importante pour contribuer à un décloisonnement disciplinaire et ainsi enrichir les échanges et les approches sur des thèmes, par nature, transverses.

L'appel à contribution a connu un succès important avec plus d'une vingtaine de propositions. Une première sélection a été effectuée à la fois par les rédacteurs de ce dossier mais aussi par le comité de rédaction de la revue. Huit articles ont finalement été proposés et soumis à évaluation. Ils ont fait l'objet d'une double évaluation, évidemment anonyme, par deux rapporteurs. Le choix de ces rapporteurs n'a pas été chose facile compte tenu de la nécessité de trouver des évaluateurs n'appartenant pas aux mêmes laboratoires de recherche, n'ayant pas de liens passés trop proches et, bien qu'appartenant à des disciplines différentes, étant capable d'avoir une vision globale. Nous souhaitons donc remercier l'ensemble de ces évaluateurs qui, par leurs remarques et critiques constructives, ont contribué à améliorer la qualité des articles publiés.

Ce numéro comporte au final quatre articles qui vont de la place du transport dans les schémas productifs des industriels jusqu'au positionnement des

prestataires de services logistiques en matière de transport.

Dans le premier article, Corinne BLANQUART et Valentina CARBONE proposent une analyse de la place du transport dans les organisations logistiques durables, et montrent combien l'action publique, pour promouvoir un développement durable en la matière, doit être contingente et faciliter de nouvelles modalités de coordination. Cet article fait clairement le lien entre transport, logistique et système productif et interroge sur le thème riche de perspectives du développement durable.

Le deuxième article (François FULCONIS, Gérard ROVELLO et Gilles PACHÉ) s'inscrit dans la continuité en proposant une grille d'analyse des liens entre transport et système productif. Plus précisément, il s'agit d'analyser les liens entre les manœuvres stratégiques transport et les schémas d'approvisionnement des industriels. Les auteurs proposent de tester, de façon exploratoire, leur grille d'analyse dans le cas du groupe Géodis.

Sylvie BAZIN et Christophe BECKERICH s'interrogent sur la place du transport dans le domaine de la prestation de services logistiques. Selon eux, la maturité des activités logistiques implique de s'intéresser à nouveau au transport afin de valoriser la prestation de services. L'observation d'une industrialisation croissante des activités transport et de la constitution de réseaux de plates-formes est alors une réponse aux contraintes spatio-temporelles des entreprises.

La question de la place du transport dans l'offre des prestataires de services logistiques est donc posée avec régularité et il convenait d'en proposer une analyse. C'est là l'objectif du dernier article de ce dossier. Patrick BOURGNE et Christine ROUSSAT, au travers de l'étude systématique des sites Internet de 44 prestataires, montrent l'importance de l'organisation, du pilotage et de la réalisation du transport comme compétences distinctives, mais aussi les difficultés des prestataires à communiquer leur offre.

### **Perspectives de recherche**

L'objectif de ce dossier était de montrer que les activités de transport et de logistique doivent être abordées de façon simultanée. Les quatre articles montrent qu'il convient aussi d'intégrer les systèmes productifs dans l'analyse et d'avoir une approche multi-acteurs (industriels, prestataires, aménageurs...). Plusieurs perspectives de recherche méritent alors d'être évoquées, sans prétention d'exhaustivité mais comme illustration de la richesse de cette thématique.

La première concerne la mondialisation des échanges. Si le transport et la logistique ont toujours facilité et accompagné cette mondialisation, l'accélération des échanges pose aujourd'hui la question des capacités et des contraintes logistiques. Avant la crise, les ports chinois étaient saturés, les

porte-conteneurs remplis (tout comme les commandes de navires de la part des grandes compagnies), ce qui avait pour conséquence une augmentation des coûts, un allongement des délais et un manque de réactivité par rapport aux marchés. La question des relocalisations industrielles (Europe de l'Est et Maghreb en ce qui nous concerne) mérite alors d'être posée et, avec elle, celles des schémas transport et logistique. Certains ports français (Marseille en particulier), dans l'hypothèse de relocalisations au Maghreb avec l'essor du port de Tanger, pourraient tirer avantage d'une telle évolution à la condition de développer une offre de service fiable.

La seconde est liée aux schémas intra-européens (et plus généralement aux flux régionaux à l'échelle planétaire). Face à la congestion des axes et à la nécessaire reconnaissance des nuisances environnementales, quelles seront les organisations développées demain ? L'apparition de démarches inter-organisationnelles entre firmes concurrentes (exemple de la gestion mutualisée des approvisionnements) pourrait alors entraîner une modification des rapports à la logistique et au transport devenus sources de collaborations plus que de différenciation ?