
Préface

Dans une société où le rôle fondamental du transport n'apparaît au commun des mortels que lorsqu'il ne fonctionne pas ou mal, la logistique n'est pas sujette aux préjugés. Non que le citoyen en connaisse les rouages, les tenants et les aboutissants mais parce que, très souvent, elle lui est quasi inconnue, vaguement associée aux transports et à la mobilité des marchandises. Constituer une représentation sociale sur la logistique nécessiterait non seulement d'élaborer une vision sur la division géographique du travail mais également de prendre conscience des conséquences infinies qu'entraîne le système de consommation de masse, de ce qu'est un phénomène social total tel que le décrivait E. Durkheim¹.

Le terme de logistique couvre les trois dimensions fondamentales de flux des marchandises que rencontrent toutes les entreprises productrices de biens : l'approvisionnement, les flux internes à l'entreprise – on parlera alors de gestion de production – et la distribution. Tout déplacement, qu'il soit proche ou lointain, de personnes ou de marchandises, exige de consommer de l'espace, du temps et de l'énergie. La logistique, envisagée comme discipline générale de gestion des flux, a ceci d'étrange que son efficacité est inversement proportionnelle à sa visibilité. Plus elle est performante, moins elle se voit et bien des acteurs de l'économie, tant locale que globale, ne se rendent compte de son intérêt que quand, pour diverses raisons, elle ne parvient pas à trouver réponse à la complexité des problèmes qu'elle est assignée à résoudre.

« La pensée naît de l'action pour retourner à l'action »² affirmait H. Wallon. S'il est un univers où cette citation se révèle productive, c'est bien dans celui de la logistique. La logistique est aux transports et à la mobilité, ce que la pensée est à l'action.

1. Emile Durkheim (1858-1917), français, agrégé de philosophie, considéré comme le père fondateur de sociologie moderne.

2. Henri Wallon (1879-1962), philosophe et psychologue français, et homme politique français, « De l'acte à la pensée », 1942.

Si, comme le démontrent les quelques pages historiques de l'ouvrage que vous tenez entre les mains, les militaires réfléchissent depuis des siècles à l'approvisionnement de leurs corps armés en déplacements, il a fallu attendre la seconde moitié du siècle dernier, la banalisation – dans les sociétés occidentales – de la mobilité, l'avènement d'une division mondiale du travail et d'une société mondialisée de consommation de masse pour que l'organisation rationalisée des flux s'impose comme une discipline essentielle à la productivité des firmes. Assimilée dans les plans comptables à un compte de charge, elle est malgré tout encore très souvent, dans les entreprises productrices de biens, associée à une perte. Il est grand temps qu'elle devienne un atout.

La logistique s'est constituée à partir des savoirs empiriques qu'elle est parvenue à modéliser pour nous offrir des outils de rationalisation des mobilités et chaque concept ou modèle logistique est immédiatement confronté à la réalité de l'efficacité : modifiez la forme de l'emballage de votre produit et vous en modifiez immédiatement les caractéristiques de transport. Changez de fournisseurs et vous modifiez la chaîne d'approvisionnement et les techniques de stockage. Créez un nouveau produit et c'est votre chaîne de production qu'il vous faut remodeler.

Vous pouvez être confrontés à devoir livrer quatre colis en deux points différents. Facile ! Mais vous pouvez aussi être confrontés à l'organisation des tournées de 140 conducteurs ayant chacun dans leur véhicule (dont certains appartiennent à votre entreprise, d'autres sont en location, d'autres encore en sous-traitance), plus de dix tonnes de marchandises réparties en plus de 250 colis livrables en cinquante points différents. Certains de ces points de livraison peuvent appartenir au même client et être distants de plusieurs dizaines ou centaines de kilomètres. Et vous avez entre les mains un puzzle de plus d'un million de possibilités. Les cartésiens opteront pour la ligne droite et perdront temps, espace et argent. Il convient plutôt de s'en remettre à la vision pascalienne de la gestion modélisée des incertitudes. Or, l'élaboration d'une vision systémique et complexe de la réalité des flux et de leur nécessaire efficacité concrète exige de quitter la trivialité du sens commun.

Jusqu'aux chocs pétroliers des années 1970, il y avait toujours plus de besoins en transports le lendemain que la veille. Dès lors, on se préoccupait peu du taux de remplissage des véhicules, de la pollution engendrée, du coût global des stocks pourvu que le « voyage » soit rentabilisé.

En ce début de XXI^e siècle, les conditions ont changé. Dans le cadre international d'une mobilité durable, pour des raisons de productivité, de traçabilité, de qualité (etc.), il n'est plus possible d'ignorer l'optimisation des flux, de méconnaître la logistique. Le savoir accumulé par les logisticiens doit être partagé, diffusé, vulgarisé pour que la mobilité soit perçue comme une des données fondamentales du développement durable et une dimension incontournable de la rentabilité des actions productives. Un produit ne peut être qualifié de fini que dans la mesure où il est à la disposition de celui qui

en a besoin : la logistique qui va permettre cette mise à disposition est partie intégrante et incontournable de l'industrie.

Tout échange de bien exige transmission d'informations entre les acteurs concernés. Les industriels doivent aujourd'hui trouver la meilleure adéquation entre géo-espace, celui des territoires, des infrastructures et cyberspace, le territoire virtuel des échanges de données.

De la logistique, il y en a partout, tout le temps. Bien sûr, tout n'est pas logistique, mais il y a de la logistique dans tout. Or, aujourd'hui, la connaissance sur la logistique n'est partagée qu'entre les spécialistes. L'ambition de cet ouvrage est de donner du sens, d'expliquer les modélisations issues des connaissances accumulées par les logisticiens pour leur trouver des applications réalistes. Cet ouvrage illustré de nombreux graphiques et images n'est pas seulement un recueil de techniques d'aide à la décision. Son ambition est d'ouvrir cette connaissance à un public beaucoup plus large que les experts. Mon ami Jean-Michel Réveillac a, ici, limité volontairement les grandes démonstrations mathématiques pour rendre compréhensibles les modélisations de gestion des flux et valoriser la recherche opérationnelle.

Faire de la logistique, c'est chercher la meilleure adéquation entre tous les systèmes coercitifs qui se croisent autour de la mobilité afin de la transformer en accessibilité. Et cela ne doit plus s'improviser car, en définitive, dans les entreprises, ce sont des humains qui décideront des actions d'autres humains.

Pascal MAUNY
Directeur de l'IUT de Chalon-sur-Saône
Université de Bourgogne