

**Proposition de communication pour les  
2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)  
Montréal, 11-13 juin 2019**

**Titre :**

La place du transport multimodal parmi les prestataires de services logistiques en France : l'état des lieux, des défis et des pistes d'actions futures

**Auteur(s) :**

Ali Khodadad Saryazdi, IGR, université Le Havre Normandie, khodadad.ali@gmail.com/  
ali.khodadad-saryazdi@univ-lehavre.fr

Marie-Laure Baron, MCF, université Le Havre Normandie, marie-laure.baron@univ-lehavre.fr

**Mots-clés :**

Transport multimodal, Etat des lieux, Choix du mode de transport.

**Résumé :**

Avec l'obligation d'utiliser les modes de transport plus écologiques, les prestataires de services logistiques (PSL) ainsi que les chargeurs sont de plus en plus incités à utiliser les modes de transport moins polluants dont ils questionnent parfois la performance. Ces offres de transport « verts » peuvent significativement influencer le coût de revient des marchandises et la norme de service proposée. Ainsi, comprendre le dilemme auquel les décideurs sont confrontés, fait partie de l'objet de cette communication.

L'émergence de différents types de prestataires de services logistiques (PSL), trouve ses racines dans l'externalisation massive des activités logistiques. Selon le degré d'externalisation et les missions qui leur sont confiées, les prestataires de services logistiques sont catégorisés dans la littérature. Cette catégorisation commence par les prestataires qui réalisent les activités de transport basiques (1PL) et peut s'étendre à ceux qui développent et mettent en œuvre une solution intégrale pour l'ensemble de la chaîne logistique de leur client (4PL). Le degré d'externalisation d'un industriel peut déterminer le positionnement de son PSL pour le compte de l'entreprise. La capacité maximale d'un PSL dans la réalisation des objectifs du chargeur, détermine également sa position sur le marché. Ainsi, il est tout à fait possible qu'un PSL joue le rôle d'un simple transporteur pour un donneur d'ordre mais le fait qu'il soit capable de proposer des activités diversifiées à valeur ajoutée sur le marché, lui détermine une autre position. Ainsi, afin d'éviter tout conflit dans la catégorisation des PSL, une simple classification a été proposée, au travers du lexique des termes de la logistique dans la revue *Logistiques Magazine*, en fonction de la complexité du système d'offre (Fulconis *et al.*, 2009). Les PSL classiques et les PSL à valeur ajoutée sont fréquemment regroupées sous l'appellation de « *third party logistics* » (3PL) et les PSL dématérialisés sous celle de « *fourth party logistics* » (4PL, Tableau1).

Les prestataires de services logistiques de grande taille, généralement de type 4PL, peuvent avoir une place stratégique vis-à-vis des attentes des acteurs de la chaîne. En effet, les PSL les plus importants, au niveau de la responsabilité confiée, sont considérés comme des acteurs clés, firmes pivots et architectes des chaînes contemporaines (Fulconis et Paché, 2005, Fulconis *et al.*, 2011), donc leur décision pour adopter un nouveau service de transport compte aussi bien

que la décision de chargeur. Le pouvoir de décision d'un PSL dans une chaîne logistique dépend de la relation contractuelle qui le lie au chargeur.

PSL	Sigles	Les offres proposées
les PSL classiques	3PL/TPL	Ils assurent la simple exécution des opérations de transport, manutention ou stockage des produits
les PSL à valeur ajoutée	3PL/TPL	Ils intègrent en sus l'exploitation d'opérations à caractère industriel ou commercial, à caractère administratif, et à caractère informationnel.
les PSL dématérialisés	4PL/LLP <sup>1</sup>	Ils ne disposent quasiment pas de moyens physiques propres, mais construisent un système d'offre personnalisé en mobilisant des ressources auprès de partenaires spécialisés

Tableau 1. Les différentes catégories des prestataires de services logistiques

Source : A partir de Fulconis *et al.* (2009)

La pénétration des modes de transport alternatifs à la route est faible en France et les autorités cherchent à modifier le comportement des entreprises. Or, les modes de transport tels que le ferroviaire ou le fluvial sont des modes de transport massifiés qui nécessitent de gros volumes et donc une adoption par un large panel d'opérateurs. Dans ces conditions, il est intéressant de considérer la manière dont le choix de mode de transport est réalisé afin d'influer sur les conditions d'adoption. Qui prend la décision ? Le chargeur, le 4PL, d'autres prestataires ? Comment cette décision est-elle influencée, par qui, quels vecteurs ou facteurs ? Quels sont les critères de choix ? Cette communication propose ainsi de s'intéresser à la décision d'adoption du transport multimodal.

Le transport multimodal consiste en l'utilisation de plusieurs modes de transport pour l'envoi d'une même unité de chargement. De nos jours, le transport routier en raison de sa fiabilité et flexibilité reste le mode de transport le plus utilisé en France. Les autres modes de transport, comme le transport ferroviaire, fluvial, maritime et aérien nécessitent des infrastructures adaptées situées généralement loin des entrepôts logistiques ce qui rend indispensable l'intervention des camions pour la livraison du dernier kilomètre. Ainsi, l'utilisation d'un mode de transport autre que routier est généralement associée à un pré et un post-acheminement routier dans une solution multimodale. De ce fait, les modes de transport non routiers sont rarement indépendants, ce qui complexifie le choix du mode de transport. Un transport multimodal nécessite l'existence d'une plateforme logistique adaptée. L'emplacement, la performance et les services de cette plateforme, aussi dit le terminal multimodal, peuvent également influencer sur la décision des PSL.

Les études liées au processus de prise de décision dans le choix du mode de transport, malgré leur importance, sont relativement rares (Kim *et al.*, 2017). Les raisons pour lesquelles les PSL privilégient un mode de transport à l'autre peuvent être de multiples natures. Il existe plusieurs facteurs intrinsèques liés au mode de transport tels que la rapidité, le coût, la fiabilité, la flexibilité, la traçabilité, la sécurité des marchandises et la fréquence de service (Murphy et Hall, 1995 ; Grue et Ludvigsen, 2006 ; Danielis et Marcucci, 2007 ; Reis, 2014 ; Kim *et al.*, 2017). De manière similaire, les facteurs extrinsèques comme la distance du trajet, le marché existant, la pression gouvernementale, le type et le volume de marchandises peuvent influencer le choix du mode de transport.

L'objectif de cet article est de déterminer la position actuelle des prestataires de services logistiques vis-à-vis des différents modes de transport en France ainsi que le mode de prise de décision. Pour ce faire, non seulement les anciens critères ont été pris en compte (Murphy et

<sup>1</sup> Lead Logistics Providers

Hall, 1995 ; Grue et Ludvigsen, 2006 ; Danielis et Marcucci, 2007 ; Reis, 2014 ; Kim *et al.*, 2017) mais également les critères liés aux caractéristiques propres d'un transport multimodal.

Pour répondre à notre question de recherche, nous avons opté pour la réalisation d'un état des lieux au niveau national (en France) par un questionnaire afin d'avoir accès à un plus grand nombre de répondants. Les questions ont été construites sur une échelle ordinale (Baumard et Ibert, 2014) qui permet de classer les réponses et d'étudier la décision, les attitudes et préférences des PSL.

Les questionnaires sont envoyés par mail directement aux dirigeants des entreprises de services logistiques dont les répondants sont constitués de directeurs généraux, présidents de filiale, directeurs logistiques, directeurs commerciaux etc. Ce choix se justifie par le fait que le répondant doit avoir une connaissance élargie sur les activités logistiques de son entreprise et le processus de prise de décisions stratégiques. Les résultats ressortent d'un échantillon de 115 réponses et permettent de faire un état des lieux de la position des PSL au regard du transport multimodal en France<sup>1</sup>. 15 entretiens ont été également menés en parallèle afin de développer une analyse ancrée dans le terrain et de mettre les données récoltées en perspective.

### **Bibliographie :**

- Baumard, P., & Ibert, J. (2014). Quelles approches avec quelles données ? In Thiétart R. A. (Eds.), *Méthodes de Recherche en Management*, (4<sup>è</sup> éd) (pp. 84-106). Paris: Dunod.
- Danielis, R., & Marcucci, E. (2007). Attribute cut-offs in freight service selection. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 43(5), 506-515.
- Fulconis, F., Monnet, M., & Paché, G. (2009). Le prestataire de services logistiques, acteur clé du système de logistique inversée. *Management & Avenir*, (4), 83-102.
- Fulconis, F., & Paché, G. (2005), Piloter des entreprises virtuelles. Quel rôle pour les prestataires de services logistiques ? *Revue française de gestion*, n° 156, 167-186.
- Fulconis, F., & Paché, G. (2011), Entre innovation et optimisation, la décision logistique à la croisée des chemins, *Management & Avenir*, n°48, pp. 158-178.
- Grue, B., & Ludvigsen, J. (2006). Decision factors underlying transport mode choice in European freight transport. *Institute of Transport Economics, Oslo, Norway. Association for European Transport and contributors.*
- Kim, H. C., Nicholson, A., & Kusumastuti, D. (2017). Analysing freight shippers' mode choice preference heterogeneity using latent class modelling. *Transportation research procedia*, 25, 1109-1125.
- Murphy, P. R., & Hall, P. K. (1995). The relative importance of cost and service in freight transportation choice before and after deregulation: an update. *Transportation Journal*, 30-38.
- Reis, V. (2014). Analysis of mode choice variables in short-distance intermodal freight transport using an agent-based model. *Transportation research part A: Policy and practice*, 61, 100-120.

---

<sup>1</sup> Nous remercions pour leur aide dans ce travail, Antoine pour sa relecture, Vlad et Thioro pour leur aide précieuse dans la diffusion du questionnaire.