

Definition de la logistique

La **logistique** est l'activité systémique qui a pour objet de gérer les flux physiques d'une [organisation](#), mettant ainsi à disposition des [ressources](#) correspondant aux [besoins](#), aux conditions économiques et pour une [qualité de service](#) déterminée, dans des conditions de [sécurité](#) et de [sûreté](#) satisfaisantes.

La logistique représente donc l'ensemble des activités qui permettent de mettre à disposition la bonne quantité de produits à moindre coût au moment et à l'endroit où une demande existe.¹

Enjeux de la logistique

La fonction logistique est une fonction de [management](#). Elle gère les flux physiques et doit par conséquent évaluer les flux d'informations associés qui sont [immatériels](#). La logistique cherche à améliorer les [synergies](#) et la flexibilité par l'organisation des ressources et donc la [réactivité industrielle](#). La fonction logistique entretient donc des liens très forts avec le service responsable du [système d'information](#) de l'entreprise. Ces liens sont si forts, que de nombreux concepts relatifs à l'analyse du système d'information peuvent être repris par la logistique. Il reste que la logistique traite de flux physiques et par conséquent des moyens pour les évaluer et les améliorer au niveau quantitatif comme qualitatif (par la [gestion de la qualité](#)). La logistique est au centre et aux extrémités de la production co-responsable auprès de tous les services de la qualité des flux physiques.

La logistique a pour objet de satisfaire la demande de flux physiques ([matières](#), [transport](#), [emballage](#), [stock](#)...), et en accord avec le responsable de l'[urbanisation](#) du système d'information, des flux d'informations associés (notion de [traçabilité](#)). Elle est co-responsable de la [gestion de la chaîne logistique](#) des moyens qui permettent d'atteindre cet objectif (matériels, machines...) et mobilise avec l'aide des autres services des ressources ([humaines](#) et [financières](#)) pour y parvenir. En effet, la logistique au sens large peut être considérée comme l'outil permettant de réaliser la [production](#) initiée par le service [marketing/vente](#) et est par conséquent au centre des négociations du [processus](#) métier. La logistique est gérée par les logisticiens. Par extension, un logisticien peut être une personne morale, le prestataire en logistique. Plus que de logisticien, on parle de plus en plus de *supply chain manager*. Cet anglicisme regroupe les métiers de [gestion de la chaîne](#) d'approvisionnement : prévisionniste, planificateur, responsable des transports, déployeur... La fonction logistique gère directement les flux matières et indirectement les flux associés immatériels : flux d'informations et flux financiers. Les flux matières sont souvent subdivisés arbitrairement comme : "amonts" (de la production à l'entrepôt) ; "avals" (de l'entrepôt à la consommation) ; "retours" le [flux retours](#) (*reverse logistics*) (du consommateur au recycleur ou destructeur ou bien du consommateur au producteur).

Historique de la logistique

La logistique est issue du génie militaire, responsable de l'approvisionnement des troupes afin qu'elles conservent leurs capacités opérationnelles dans la durée. Les deux métiers de base de la logistique sont donc la gestion des stocks de marchandises et d'armes puis leur transport. Ceci explique que la logistique moderne soit née chez les transporteurs et chez les grossistes.

Origines militaires

Origines anciennes

L'Université de Lille indique dans un document sans titre : « Logistique a comme racine grecque « logisteuo » signifiant avant tout administrer. L'institution militaire a utilisé ce terme pour définir l'activité qui réussit à combiner deux facteurs nécessaires dans la gestion des flux : l'espace et le temps. La logistique a donc été un sujet de réflexion intensif pour les grands chefs militaires.

Au IV^e siècle avant JC., Sun Tzu met en avant la nécessité de disposer de chariots d'approvisionnement de denrées alors qu'Alexandre le Grand (356 – 323 avant JC.) avant de se lancer dans son périple en Asie, brûla tous ses chariots de denrées afin de rendre moins pesante la mobilité de ses troupes. De par cette réflexion, Alexandre le Grand avait pensé faire précéder le mouvement de ses armées par l'organisation du ravitaillement. Ainsi Jules César en créant la fonction « logista » chargeait un officier de s'occuper des mouvements des légions romaines pour organiser les campements de nuit et constituer les dépôts d'approvisionnements dans les villes soumises ».

Origines du génie militaire – Du XIII au XVIIIe siècles

Selon le Ministère de la défense, les origines du génie sont anciennes.

- « Des origines très lointaines : le Génie militaire est né du besoin des dirigeants d'assurer la survie de la collectivité : aménager les sites, construire pour se protéger ou attaquer. L'abri, la motte, le donjon de pierre, le château fort ou encore les enceintes des villes constituent les premières réalisations fortifiées. Ces œuvres modèlent le territoire national et les actions du Service du génie témoignent de sa capacité d'adaptation à chaque époque.
 - L'origine du service d'infrastructure des armées partage les historiens : En 1445, sous le règne de Charles VII existe une organisation relative à l'inspection des fortifications ; sous Henri IV, Sully prend le titre de surintendant des fortifications.
 - 1690 marque l'avènement de l'arme du Génie : avec la création du corps des « ingénieurs militaires » ou « ingénieurs du Roy » par le marquis de Vauban, lui-même ingénieur, urbaniste, stratège et informateur. Le Service du génie puise ainsi ses origines de l'étroite association entre la fortification et les ingénieurs.
 - Rue de l'Indépendance Américaine, une installation historique : au XVIIIe siècle, lors de la guerre d'indépendance des Etats-Unis d'Amérique aux États-Unis, Washington demande de l'aide à la France. Louis XVI envoie alors ses ingénieurs de l'École Royale de Mézières pour aider à l'organisation de l'armée américaine. Le Génie français prend une place si importante dans la conduite des opérations, que Washington lui confie la création, l'organisation et le commandement du Génie américain. Le Génie français contribue à la mise en place de l'infrastructure du nouveau pays. L'actuel écusson du Génie américain comporte la devise des ingénieurs français « essayons ».
- Le traité d'indépendance a été préparé à Versailles dans l'Hôtel de la Guerre. Ce bâtiment, achevé en 1760, a été l'une des premières cités administratives de l'histoire. Il abritait alors le ministère de la guerre et possédait une direction des fortifications. La direction centrale du génie est issue de ce service et occupe aujourd'hui encore les locaux de l'Hôtel de la guerre, situé 3, rue de l'Indépendance Américaine à Versailles. »

Au XVIIIème siècle

Toujours selon l'Université de Lille : « A partir du XVIII^e siècle, trois étapes principales sont considérées dans le mode de traitement de la logistique dans les armées modernes. Le premier mode est associé aux armées principalement statiques avec un approvisionnement issu des magasins. Le second mode correspond à la démarche napoléonienne cherchant essentiellement sur les pays envahis ou les pays de passage, les denrées nécessaires à l'approvisionnement des armées.

Au XIXème siècle

En 1806, l'Empereur Napoléon 1er crée les premiers éléments militaires du personnel d'administration [5] Selon le Ministère de la défense, dans sa revue Armée de terre « Il s'agit de compagnies d'ouvriers d'administration rattachées à la garde impériale, constituées de boulangers, bouchers et artisans. Destinées à assurer le ravitaillement en vivres des armées napoléoniennes puis royales, dotées de statuts et d'uniformes propres (» habit veste en drap gris... «), ces compagnies se sont illustrées au cours de toutes les campagnes napoléoniennes entre 1806 et 1815 (Espagne, Allemagne, Russie, Saxe, France et Belgique) et des expéditions ultérieures : Espagne 1823, Corée 1828, Algérie de 1830 à 1839 et Italie 1849.

Par décret impérial du 14 août 1853, le bataillon d'ouvriers d'administration est supprimé ; il est remplacé par sept compagnies d'ouvriers d'administration »

Apparition de la logistique moderne au XIXème et au XXème siècles

Encore, selon l'Université de Lille : « Enfin le troisième mode correspondant à celui apparu vers les années 1870 et s'appuyant sur une industrialisation des approvisionnements à partir des bases arrières de plus en plus lointaines. De nombreux facteurs viennent expliquer cette évolution : des facteurs technologiques comme l'apparition du chemin de fer. À partir de 1917, l'automobile et le poids lourd font apparaître une alternative beaucoup plus souple au chemin de fer et la traction motorisée se substitue rapidement à la traction hippomobile. Mais dès lors, le carburant devient la ressource sensible. Pour approvisionner les armées, la création d'un service, le service des Essences, fut nécessaire pour prendre en charge la logistique des carburants.

Au cours des siècles, si la perception de maîtriser correctement les flux a toujours été claire, la façon de l'aborder a été très variée. Dans chaque étape de son évolution, nous devons voir des réponses aux contraintes imposées par la complexité de la gestion des flux et par les moyens de déplacement des armées. Ainsi Vauban a utilisé le rôle vital de la logistique en affirmant que « l'art de la guerre c'est l'art de subsister ». C'est donc naturellement que la logistique a pris une place croissante dans la pensée militaire au cours de l'histoire. L'institution militaire a aussi constituée un premier corps de connaissance dans ce domaine de la gestion de flux. La pensée de la logistique civile s'est donc construite en parallèle à la pensée de la logistique militaire du fait de finalités différentes. Cependant les problèmes de base restent les mêmes. L'institution militaire a insufflé de façon périodique des avancées significatives en logistique qu'elle soit militaire ou civile. Au cours de la Seconde Guerre mondiale, les travaux structurant la recherche opérationnelle se sont développées, permettant ainsi aux entreprises, dès la période de l'après guerre, d'adopter un premier traitement de la logistique par la voie quantitative ».

Extension de la fonction jusqu'à la production et la distribution : la supply chain

Pour favoriser la performance logistique, c'est-à-dire le respect du cahier des charges rédigé par les industriels ou les distributeurs, qui définit où et quand la marchandise doit être livrée, et dans quel état, les parties prenantes à la fonction ont étendu leurs domaines d'interventions en « amont » (gestion des flux matières, vers le lieu de stockage) et en « aval » (gestion des flux matières du lieu de stockage, vers le lieu de distribution).

Selon Commentçamarche.net [6] : « Dans une entreprise de production, le temps de réalisation d'un produit est fortement conditionné par l'approvisionnement en matières premières, en éléments d'assemblage ou en pièces détachées à tous les niveaux de la chaîne de fabrication. On appelle ainsi « chaîne logistique » l'ensemble des maillons relatifs à la logistique d'approvisionnement : achats, approvisionnement, gestion des stocks, transport, manutention, ... La chaîne logistique est entendue de manière globale c'est-à-dire notamment au sein de l'entreprise mais également au travers de l'ensemble des fournisseurs et de leurs sous-traitants. »

Dans ce sens étendu et moderne, la chaîne logistique est aussi dénommée supply chain.

Apparition du caractère stratégique de la fonction

- Garantir au producteur et au distributeur la qualité, c'est-à-dire la conformité du service logistique avec ce qui figure au cahier des charges, leur donne un avantage concurrentiel, opposable à leurs compétiteurs sur le marché. L'optimisation de la qualité du service permet par conséquent d'augmenter les ventes et / ou les parts de marché.
- Le faire à moindre coût permet d'améliorer la marge bénéficiaire de l'entreprise.
- Y parvenir en garantissant l'intégrité des personnes, et de l'environnement, c'est-à-dire la sécurité et la sûreté permet à l'entreprise de rester présente sur le marché, d'une part en évitant les sanctions, d'autre part en communiquant sur des thèmes actuels, comme le « développement durable », les « produits et les services éthiques », le « respect de l'environnement » ...

Au moins ces trois paramètres (qualité, productivité, sécurité) et dorénavant la sûreté, dépendants les uns des autres, pourraient expliquer l'importance dorénavant stratégique de la fonction logistique pour de nombreuses entreprises ; par conséquent des directeurs logistiques (ou des directeurs de la supply chain) sont appelés à siéger dans les comités de direction et rapportent directement aux représentants des actionnaires des entreprises. Plus globalement, dans ce cas, c'est la pression de l'environnement qui a créé la fonction.