

AVIS DE SOUTENANCE DE THESE DE DOCTORAT

Le **04-06-2019**

A **14heures** Amphi A022

Ecole Nationale Supérieure des Mines de Saint-Etienne

158 Cours Fauriel

42023 Saint-Etienne

Soutiendra en vue de l'obtention du titre de Docteur de l'Ecole Nationale Supérieure des Mines de Saint-Etienne dans la spécialité : SCIENCES ET GENIE DE L'ENVIRONNEMENT

Sonagnon

HOUNWANOU

Une thèse ayant pour sujet :

Pour une approche territoriale de la logistique urbaine : choix individuels de déplacement, localisation commerciale et impact sur l'environnement des flux de transport de marchandises en ville.

MEMBRES DU JURY :

Président

(Le président est désigné le jour de la soutenance)

Rapporteurs :

Antoni	Jean-Philippe	Professeur	Université de Bourgogne
Dablanc	Laetitia	Professeur	IFSTTAR, Univ. de Paris Est

Examineurs :

NICOLAS	Jean-Pierre	Chargé de Recherche	Lab Aménag., Economie Transp.
COMI	Antonio	associat Professor	Université Tor Vergata Rome 2
ANDRIANKAJA	Dina	PhD, Chargé projet	Modélis. Transport CEREMA ITM
GONZALEZ-FELIU	Jesus	Maître-Assistant	Mines Saint-Etienne
GONDRAN	Natacha	Maître-Assistant	Mines Saint-Etienne

Thèse préparée dans le centre **FAYOL** à l'Ecole Nationale Supérieure des Mines de Saint-Etienne.

Travail co-encadré par : GONDRAN Natacha
GONZALEZ-FELIU Jesus

Destinataires : DRI, Accueil, SCIDEM, Centre,
D.CORTIAL « Le Progrès », 24 rue de la robotique – 42000 Saint-Etienne

Direction Recherche et Innovation

158, Cours Fauriel

CS62362 - 42023 Saint-Etienne cedex 2 - Tél : 04 77 49 97 10

Page 1 - 1

Résumé

Il est déjà établi que les flux de déplacement d'achat sur un territoire urbain sont importants au moins à deux titres. Ils sont déterminants pour l'acheminement de la marchandise à son lieu de consommation finale. Ils comptent aussi pour la viabilité du tissu commercial urbain. Or, ces flux restent très peu reliés aux autres flux de transport de marchandises en ville optimisés et évalués dans une vision « transporteur » de la logistique urbaine.

Dans cette thèse, nous identifions une autre approche de la logistique urbaine dans la littérature, qui y replace les questions de localisation d'espaces logistiques, ainsi que d'autres fonctions urbaines. Pour avancer sur les enjeux opérationnels de cette approche territoriale de la logistique urbaine, nous étudions le déménagement d'un magasin du centre-ville de Saint-Etienne vers sa périphérie Est où la métropole projette d'installer un parc d'activités commerciales.

La contribution essentielle de la thèse tient alors en deux méthodologies qu'elle propose et teste avec les données collectées. La première consiste à mettre en relation la localisation commerciale et les choix individuels de déplacement à travers une modélisation probabiliste de type choix discrets. La seconde quant à elle permet de centrer sur chaque commerce l'évaluation environnementale des flux amont et des déplacements d'achat qu'il génère.

Une question émerge alors. La connaissance des probabilités de déplacement vers différentes localisations commerciales sur le territoire peut-il permettre de comparer le profil environnemental des flux de TMV qu'elles génèrent ?

The significance of shopping trips for a city is at least twofold. They are essential to supply households as they are critical for the retail sector viability. Despite, shopping trips flows are rarely taken into account while evaluating urban goods flows. Actually, urban goods flows are more often addressed in a transport operating perspective only.

We noticed during these PhD works that there is another approach for urban logistics in the scientific literature. We call it the territorial approach because it introduces warehouses location and urban planning matters into urban logistics. But there still are several operating issues to address about this approach.

That's what we targeted during our reflections, investigating the before and the after of a relocation project of an important retail store from Saint-Etienne 'city centre. The key contributions of our works are twofold. The data we collected first allowed us to develop and test a discrete choice modelling methodology making the link between retail location and individual shopping trips behaviours.

Second, we suggest to link both upstream and downstream transport flows generated by a retail store and assess their environmental impacts. Then another question is emerging.

Having the possibility to model the retail store location preference of consumers, is it easier to compare the environmental impacts of both upstream and downstream flows generated by different commercial areas in the city?

Sonagnon Hounwanou, Institut Fayol