

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA

**FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, COMMERCIALES ET
DES SCIENCES DE GESTION.**

**Département des Sciences Commerciales
Mémoire préparé en vue de l'obtention du diplôme de Master en
Sciences Commerciales
Option : Logistique et Distribution**

Thème

***Le rôle et l'importance du transport routier de marchandise dans le
développement de la chaine logistique : cas Bejaia Logistique***

Réalisé par :

1- Maouchi Djafer
2- Ouaras Djahid

Encadré par :

Mr : Mokhtari Ali

Promotion 2017-2018

Remerciements

Aucune œuvre humaine ne peut être réalisée sans la contribution d'autrui. Il est donc important pour nous d'adresser nos sincères remerciements à toutes les personnes qui nous ont permises de réaliser notre mémoire.

Nos remerciements à priori s'orientent envers Allah le Tout Puissant et le Miséricordieux qui nous a permis, par sa grâce et sa clémence, de poursuivre à terme la réalisation de ce travail.

On tient à exprimer nos sincères reconnaissances et notre vifs remerciements à Mr Mokhtari Ali pour avoir dirigé notre travail et pour son suivi, pour ses conseils, sa disponibilité et pour son travail constructif.

On tient aussi à remercier les membres de l'entreprise Bejaia Logistique, en particulier Mr Ouanas M^d Akli et Ichit Djafer.

Sans oublier aussi nos chers parents, sœurs et chers frères qui nous ont soutenus tout au long de notre cursus scolaire.

Il ne sera jamais remercié suffisamment le corps enseignant de la faculté SEGC de l'Université Abderrahmane Mira de Bejaia qui nous a encouragés et soutenus pendant ces recherches. Ainsi, nos vifs remerciements au bibliothécaire Hassaini Hakim.

Dédicaces

Je dédie ce travail à mes chère parents qui m'ont soutenus tout au long de mon cursus scolaire, à mes chères chers frères, merci beaucoup pour vos encouragements quotidiens et la patience dont vous avez fait part avec moi.

A mon binôme Djahid qui m'ont fait confiance ainsi que toutes leurs familles.

A tous mes collègues et amiset à toute la promotion Logistique & Distribution.

Enfin, mon derniers remerciements à toutes les personnes que je porte dans mon cœur et qui ont, sans le savoir participées de manière considérable à ma réussite.

Maouchi Djafer

Dédicaces

Je dédie ce modeste travail à toutes les personnes que j'aime et qui m'ont aidé de près ou de loin.

A mes chers parents qui m'ont beaucoup aidé et soutenue durant ma vie et surtout dans mes études.

À mes chers frères

À toute ma famille (Ouaras et Lounis)

À la famille de mon binôme (Maouchi)

À tous mes chers Amis, A Mon binôme Djafer

À tous mes collègues de master Logistique et distribution

Ouaras Djahid

Liste des figures et schémas

Liste des figures et schémas

Figure N°1 : Le réseau routier en Algérie.....	10
Schéma N°1 : Validité du contrat de transport.....	20
Schéma N°2 : Logistique en amont et en aval.....	27
Schéma N°3 : Les fonctions gérées par la logistique dans une entreprise.....	29
Figure N°2 : Les processus de la Chaîne logistique.....	32
Figure N°3 : Modélisation des flux d'une chaîne logistique.....	37
Figure N°4 : Les différentes structures des chaînes logistiques	39
Figure N°5 : Présentation en chiffre de BL et ses principaux clients.....	46
Figure N°6 : L'organigramme de Bejaia Logistique.....	47

Liste des abréviations

APS: Advanced Planning and Scheduling.

BC : Bonde de commande.

BL : Bonde de Livraison.

BL : Bejaia Logistique.

BTP : Bâtiments et Travaux Publique.

CTR : Contrats de Transport Routier.

EDI: Echanges de Données Informatisé.

ERP : Entreprise Resource planning.

GP : Gestion du Parc.

GPRS: Global packet Radio Service.

MRP : Matériels Resource planning.

SCM : Supply Chaine Management.

TIC : Technique D'information et de Communication.

TRM : Transport Routier de Marchandise.

Liste des tableaux

Liste des tableaux

Tableau N°1 : Avantages, Inconvénients et Caractéristiques du TRM.....	12
Tableau N°2 : Présentation de la flotte de l'entreprise BL	53
Tableau N°3 : Les délais de route.....	54
Tableau N°4 : Les prescriptions de vitesse	55
Tableau N°5 : Les forces et les faiblesses de BL.....	60
Tableau N°6 : Les opportunités et menaces de l'entreprise BL.....	61

Sommaire

Sommaire

Remerciements

Dédicaces

Les abréviations

Liste des tableaux

Liste des figures et schémas

INTRODUCTION GENERALE.....1

**CHAPITRE 1 : Présentation du transport routier de marchandises et son cadre
Juridique en Algérie**

Section 1: Généralités sur le transport routier de marchandises.....5

Section 2 : Présentation du cadre juridique de TRM en Algérie15

CHAPITRE 2 : Généralités sur la logistique et la chaîne logistique

Section 1 : Généralités sur la logistique.....25

Section 2 : Généralités sur la chaîne logistique.....31

CHAPITRE 3 : L'implication du transport dans une chaîne logistique

Section 1 : Présentation et historique de l'entreprise Bejaia Logistique44

Section 2 : Présentation du guide d'entretien et analyse de résultats.....50

Section 3 : Etude d'un cas pratique.....61

CONCLUSION GENERALE.....69

Introduction générale

Que serait la société sans entreprise comme agent économique pour créer des emplois et produire des biens pour le bien-être de la population ? Effectivement, l'entreprise a un rôle primordial dans le développement de la société.

L'entreprise est un lieu de production et d'échange, elle consomme des biens et services pour en produire d'autre. Mais afin de réaliser cet échange et de servir certaines régions éloignées et de parcourir des distances, les entreprises intègrent la branche transport dans leurs systèmes.

Depuis les années 80, les transporteurs classiques ont développé des offres de services à plus forte valeur ajoutée en réalisant des tâches et des opérations de plus en plus variées, les conduisant à devenir de véritables prestataires de transport, à la valeur de la mise en place des systèmes et outils nécessaires dans l'amélioration de leurs performances et leurs compétences, qui leur permet non seulement la distribution et d'acheminement d'un produits sur une région donnée, mais l'optimisation d'une chaîne (clients, les clients du client et les fournisseurs).

Le prestataire donc n'a plus en charge la distribution, il conçoit en revanche, à la fois l'architecture logistique et le système d'information qui s'applique à son processus. Il exerce une activité de planification, de coordination et solution logistique en matière de flux d'informations, en mobilisant les technologies adaptées qui traitent la gestion et le traitement administratif des commandes et qui inclut les concepts de prévision des erreurs et de l'amélioration continue.

Le transport est une activité indispensable pour le commerce. Il joue un rôle primordial dans une entreprise, c'est le moyen de déplacement que ce soit pour les personnes ou bien pour les marchandises (matière première, produit fini, etc.). Il permet l'acheminement des marchandises des lieux de production aux lieux de transformation puis des lieux de transformation vers les lieux de consommation.

Aussi, l'importance du transport est inséparable des échanges et n'est plus à démontrer dans une économie basée sur une multitude d'échanges tant sur le plan intérieur qu'avec l'extérieur. Dans la mesure où le bon fonctionnement des activités de production et de marché se heurte à l'obstacle de la distance que seul le transport permet de surmonter. En effet le transport permet l'expansion des échanges, étend les activités de production et contribue à la

Introduction générale

création des richesses. Il est donc création d'utilités et constitue au sens économique une activité de production.¹

Le transport routier de marchandises, de par sa souplesse d'utilisation et grâce aux infrastructures, est devenu le mode de transport prépondérant. Le cheminement par route est fortement sollicité par les différentes activités. Au sein de l'ensemble de transport, le secteur routier occupe une place absolument prépondérante dans le transport extérieur.

Le développement économique peut dès lors se mesurer à la rapidité et à la densité de la circulation des biens, c'est-à-dire au volume du transport. Le Fret est donc un indicateur permettant de se rendre compte de l'organisation et du fonctionnement de l'espace et d'appréhender le niveau de l'activité économique. La contribution des flux marchandises à la vitalité, au développement de notre société est une évidence. Pour le transport, la mobilité des choses et des individus resteront des composantes essentielles de la vie économique et des territoires.

La logistique est une notion peu connue. Elle devient actuellement un acteur majeur dans l'évolution économique et le développement des entreprises, à travers l'utilisation d'une chaîne pour s'approvisionner, produire, assurer, entreposer et distribuer les produits. C'est surtout les contraintes imposées aux entreprises industrielles dans leur marché domestique qui ont conduit à l'évolution de ce concept. Ceci afin de satisfaire les exigences et les besoins des consommateurs en termes de qualité des produits et des prestations de service sans les requis d'une part et faire face à la multiplication des concurrents, et les différents risques par la maîtrise de la logistique dans son sens large d'autre part.

La distribution consiste à amener les produits au bon endroit, en quantité suffisante avec le choix requis, au moment et avec les services à leur vente, à leur consommation et le cas échéant à leur entretien.²

Pour atteindre cet objectif, l'entreprise se dote de ressources et la mise en œuvre de celle-ci constitue la fonction de l'entreprise. Cette fonction a longtemps cantonnée au domaine militaire ; aujourd'hui elle est intégrée à la politique générale de l'entreprise.

¹ Harrar (S), « Transport de marchandise et impact sur l'activité économique régionale, cas de l'Algérie nord-ouest », thèse de magister, Université d'Oran, 2012, p2.

² ANNE-SOPHIE BINNINGER, « La distribution, organisation et acteurs, développement d'une stratégie d'enseigne, marketing du point de vente, e-commerce et cross-canal », Lextenso Editions, Paris, 2013, p18-20.

Introduction générale

Notre motivation pour le choix du thème : « *Le rôle et l'importance du transport routier de marchandise dans le développement de la chaîne logistique : cas Bejaia logistique* » est l'importance et l'efficacité du transport dans le développement de la chaîne logistique de Bejaia Logistique, puisqu'elle a bénéficié d'une image de qualité et de notoriété nationale. En effet, elle est spécialisée dans le domaine du transport routier et elle est devenue l'une des entreprises les plus importantes dans ce domaine. Elle est classée parmi les Cinq premières, car l'entreprise dispose des moyens en ce qui concerne le service de la logistique qui la différencie des concurrents.

Pour cela nous allons essayer de répondre à la problématique suivante : *Quelles sont les stratégies adoptées par SARL Bejaia logistique pour distribuer les marchandises et développer sa chaîne logistique ?*

De cette question principale, découlent des questions secondaires qui détermineront les grandes étapes à suivre dans notre étude, ces questions peuvent être interprétées comme suit :

- Quelle est l'importance et le rôle donné à la fonction de transport à l'entreprise Bejaia Logistique ?
- Est-ce que l'entreprise Bejaia Logistique a des capacités (matérielles et humaines) qui peuvent répondre aux besoins des clients et de développer sa chaîne logistique ?
- Comment Bejaia Logistique arrive à distribuer les marchandises et éliminer toutes les anomalies qui peuvent être rencontrées lors de la livraison ?

Pour répondre à ces questions nous nous sommes basé sur les hypothèses suivantes :

- Le transport est devenu une fonction importante dans l'entreprise Bejaia Logistique, cela revient à la capacité de la réalisation d'un chiffre d'affaire en élargissant la part de marché de l'entreprise.
- L'amélioration, le renouvellement et l'organisation des moyens permet de répondre à la capacité et aux besoins des clients, en respectant les délais, les coûts et la sécurité des marchandises.
- Une bonne organisation des moyens de transport, techniques utilisées, efforts fournis par les programmeurs et un système efficace permettent de résoudre toute anomalie.

Introduction générale

Pour arriver à répondre à notre problématique, nous avons effectué un stage pratique d'un mois au niveau de l'entreprise de transport Bejaia Logistique. Pendant ce stage, nous avons mené une enquête à travers un guide d'entretien, et nous l'avons complété par l'analyse d'un cas pratique de prestation de service au sein de l'entreprise.

Pour ce qui est de la présentation du plan de ce mémoire, le travail que nous avons mené s'organise comme suit : le premier chapitre présente le transport routier de marchandise et son cadre juridique en Algérie. Le deuxième chapitre qui s'intéresse à la logistique et la chaîne logistique. Enfin, le troisième chapitre présente notre cas pratique et l'analyse des données que nous avons collectées.

Introduction

Le transport routier est l'un des plus importants types de transport. Il joue un rôle important dans la réalisation du développement économique dans divers domaines de production. Sans le transport il n'y aura pas ni d'échange ni de commerce.

Aujourd'hui, on peut dire que le transport routier de marchandises occupe la première place dans les déplacements courts et les distances moyennes, car il est le plus adapté et permet le porte-à-porte.

Le transport, permettant la mobilité des hommes et des marchandises, constitue une activité charnière indispensable au fonctionnement de l'économie et d'aménagement du territoire, et aussi à la satisfaction des besoins de la population. L'activité de transport et notamment des transports des marchandises, contribue à former un système économique un monde à part.

Dans ce premier chapitre, nous allons en premier lieu, présenter des généralités sur le transport routier de marchandises. En second lieu, nous allons présenter les différentes réglementations du transport routier de marchandises.

Section 1 : Généralités sur le transport routier de marchandises

1. Historique et définition du transport routier de marchandises :

1.1. Historique du transport :

Si on considère le transport comme le déplacement d'une marchandise impliquant un changement de propriétaire, on imagine que son origine date de sédentarisation de l'homme et de la fabrication des premiers outils pour cultiver le sol. C'est au cours de la période néolithique que les derniers hommes de la préhistoire changèrent radicalement leur mode de vie. Ils devinrent sédentaires, d'où la naissance de l'agriculture et de l'élevage. Dès lors, les civilisations se sont efflorées d'établir des voies de communication et de créer des moyens de déplacements et à partir de là on passe du postage humain à l'utilisation des animaux.

L'animal devient le système de « portage » (bête de somme avec un bat), de propulsion ou de traction, d'une « charge », ou d'un « véhicule » (charrettes, chariots, carrioles, voiturettes, voitures...etc.). Si le véhicule est tiré par un cheval, il s'agit d'un véhicule

Chapitre I : Présentation du Transport routier de Marchandises et de son cadre Juridique en Algérie

hippomobile. Historiquement, la propulsion animale a été prédominante pendant des millénaires mésopotamien et de l'Indus, et retrouve des utilisations justifiées. Dans un autre registre, les pigeons ont été élevés par des colombophilies, pour transporter des messages, ou des mammifères marins par l'armée pour récupérer des objets.

Les cours d'eau permettent les échanges avec la force du courant, et l'itinéraire de la rivière. La marine à voile a longtemps assuré une part importante du commerce. Le vent contribue avec les insectes et notamment les abeilles la pollinisation, en transportant le pollen ou à déplacer les planeurs.

Au XIX^{ème} siècle l'invention de la chaudière à vapeur et de la machine à vapeur développe le transport. Les bateaux à vapeur vont remplacer les bateaux à voile et les locomotives à vapeur, les chevaux. On va déplacer plus vite, plus loin et transporter plus de marchandises. Après l'invention de la machine à vapeur, en 1860 qu'apparaît la première ébauche d'un moteur à explosion. Ce moteur inédit fabriqué par Étienne Lenoir est dans un premier temps alimenté au gaz d'éclairage. Quelque temps à plus tard, il invente un carburateur permettant de remplacer le gaz, par l'essence et le pétrole dans le moteur à combustion interne utilisé sur les véhicules automobiles, l'électricité de la pile éclectique, la pile nucléaire dans de rares sous-marins, la pile à combustible, pour fournir de l'électricité au travers de turbines ou directement à un bobinage (moteur électrique), enfin déjà ou dans le futur, de l'hydrogène.

1.2. Définition du transport de marchandise :

Le transport de marchandises comprend tout mouvement de marchandises à bord d'un mode de transport quel qu'il soit : ferroviaire, routier, fluvial, maritime, aérien...il se mesure en tonnes-kilomètre ou, sur un trajet donné en tonnes¹. Il est effectué en compte propre ou par des tiers, les transporteurs publics de marchandise. Quand le transport de marchandises est assuré par des tiers, il s'effectue dans le cadre d'un contrat de transport. La nature du contrat de transport est commerciale. Ce contrat énonce jusqu'où et par quel moyen la marchandise sera livrée (et dont le transporteur aura la responsabilité). Le transporteur est soumis à l'obligation de résultat. Le transport de marchandises est étroitement lié à la logistique.

¹ Documentation française vie- publique.fr

Chapitre I : Présentation du Transport routier de Marchandises et de son cadre Juridique en Algérie

1.3. Définition du transport routier de marchandises :

Le transport routier de marchandises consiste à acheminer des marchandises (le fret) d'un lieu à un autre à bord d'un mode de transport (par voie routière). Il se mesure en tonne-kilomètre ou, sur un trajet donné en tonnes. Il est effectué en compte propre ou par des tiers.²

Le transport routier de marchandises est un bien de consommation intermédiaire et doit être considéré comme un facteur de production dans le processus de mise à disposition des produits sur un marché.³

Pour une entreprise, le transport de marchandises est une activité indispensable dans la chaîne logistique. Il permet l'approvisionnement de l'entreprise en matière première, effectuer les déplacements à l'intérieur de l'entreprise, l'acheminement des produits finis aux lieux de consommation ou bien encore l'inverse qui est des lieux de marchandise sauf que dans cette définition nous avons précisé le mode utilisé qui est la route. ⁴

1.4. Entreprise de transport :

Une entreprise de transport est une entreprise commerciale, publique ou privée, spécialisée dans le déplacement des marchandises aux individus d'un endroit à un autre par tous les moyens et modes de transport (terrestre, fluvial, ferroviaire).

L'entreprise de transport des marchandises assure la meilleure qualité avec une fiabilité maximum de ses services, avec des délais optimisés et respectés à ses clients.

Le transport routier de marchandises offre une large gamme de services. Ce dernier est le plus favorisé pour l'acheminement des marchandises dans le sens où il permet d'acheminer toutes sortes de marchandises et facilite leurs expéditions vers toutes les destinations souhaitées.

1.5. Les types de transport routier de marchandises :

L'accomplissement du processus de transport se répartit entre deux régimes :

² Documentation française vie- publique.fr

³ Josse. P, « Aspects économique du marché de transports », édition EYROLLES, Paris, 1997, p.3.

⁴ LOULDJI(N), KAMACHE(K), Externalisation du transport routier avec numilog, Mémoire de master, Université Bejaia, 2017, p5.

Chapitre I : Présentation du Transport routier de Marchandises et de son cadre Juridique en Algérie

1.5.1. Transporteurs pour compte propre (privé) :

Ce sont des commerçants qui exercent une activité principale en mettant en place ses propre moyens, constitués d'un véhicule et d'un conducteur, même loués en exclusivité, pour effectuer des déplacements de marchandises concernées par leur activité professionnelle, à condition que le transport ne soit qu'un complément à l'activité principale.

1.5.2. Transporteurs pour compte d'autrui (public) :

Ce sont des professionnels des transports qui assurent le déplacement des marchandises, pour le compte de leurs clients en mettant en place ses propres moyens, ou des moyens sous-traités.⁵

1.6. Les intervenants dans le transport routier de marchandise :

Le transport routier de marchandise mobilise des intervenants spécialisés pour réaliser chaque tâche :

1.6.1. Le commissionnaire de transport :

Un commissionnaire en transport s'engage vis-à-vis d'un expéditeur donneur d'ordre à faire exécuter un transport de marchandises d'un lieu à un autre, sous sa propre responsabilité et en son nom en gardant le libre choix des voies et des moyens.

1.6.2. Le transitaire :

Un transitaire a seulement pour mandat de réceptionner la marchandise et de la réexpédier en suivant les instructions qu'il a reçues. Le transitaire n'a aucune liberté dans le choix des moyens.

1.6.3. Le courtier :

Un courtier se borne à rapprocher les parties en vue de la conclusion d'un contrat. Le courtier reste étranger au contrat conclu, autrement dit mandataire du client. C'est lui qui donne l'ordre de déplacement de marchandises.

⁵HARRAR Sabiha, « Transport de marchandises et impact sur l'activité économique régionale, cas de la région Nord-Ouest », Mémoire du magister, Université d'Oran, 2012, p 23.

Chapitre I : Présentation du Transport routier de Marchandises et de son cadre Juridique en Algérie

1.6.4. Le transporteur :

C'est une personne ou une société qui garantit l'acheminement dans un lieu donné, des personnes, des produits ou des **marchandises** à l'aide des moyens de transport en respectant les délais déterminés par le client contre une rémunération.⁶

1.6.5. Le chargeur :

Le mot chargeur est un terme emprunté au vocabulaire de transport. C'est une personne physique ou morale qui confie une marchandise à acheminer à un transporteur pour compte d'autrui. Pour les prestations de transport et logistique, les chargeurs sont les donneurs d'ordre mais ils peuvent également travailler pour leur propre compte.

1.6.6. Le logisticien :

C'est un spécialiste ou un professionnel de la logistique. C'est lui qui gère toute la chaîne logistique de l'entreprise, de l'approvisionnement à la distribution finale, sachant qu'il est un expert de la fonction.

2. Présentation du transport routier de marchandises en Algérie :

En Algérie, le secteur du transport connaît une véritable mutation. Un grand nombre de projets ont été réalisés ou sont en phase de réalisation, afin de rendre ce secteur plus performant et plus efficace dans sa contribution au développement économique du pays (des investissements de 106.5 milliards USD dans le secteur du transport et plus de 40 milliards USD depuis 1999)⁷.

2.1. Les réseaux routiers en Algérie :

Le réseau routier algérien demeure l'un des plus denses du continent africain, sa longueur est estimée à 112 696 Km de routes dont 29280 Km routes nationales et plus de 4910 ouvrages d'art. Ce réseau devrait être complété par un important tronçon de 1216 Km qui est

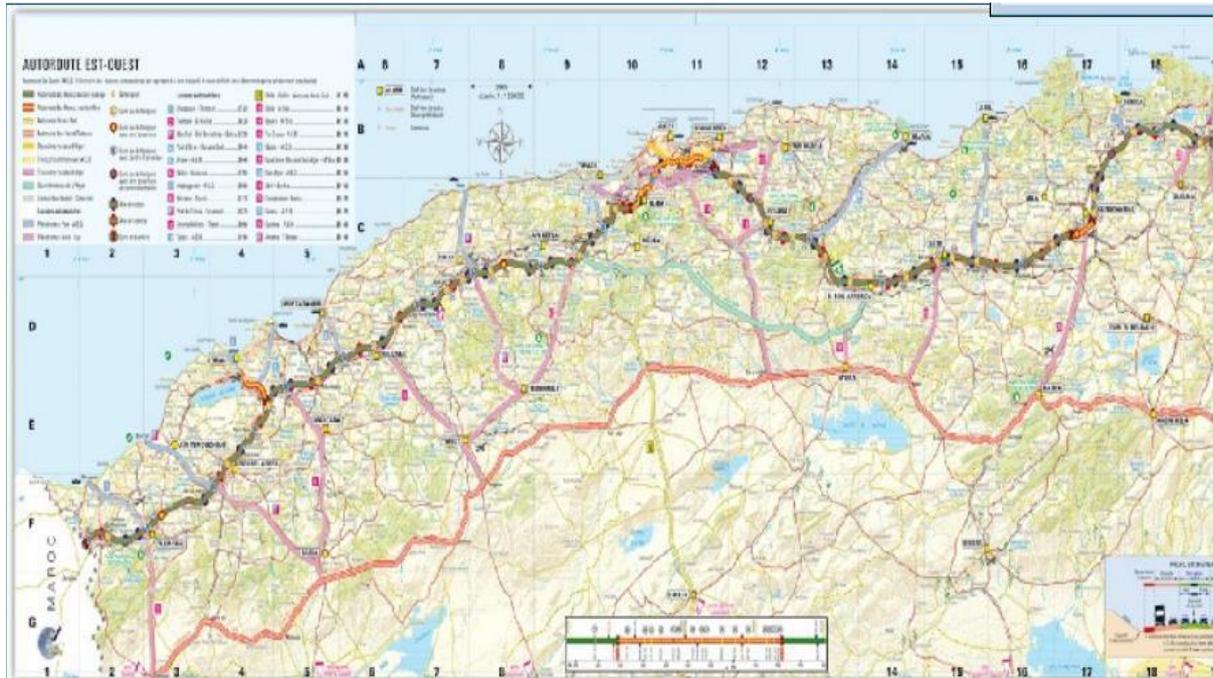
⁶ MARIE-MADELAINE (Damien), « Transport et la logistique », Dunod, Paris, 2010, p.427.

⁷L'Algérie et les perspectives de développement dans le secteur des transports et de la logistique, fact sheet transport & logistic algeria, 2014, <https://int.search.myway.com>.

Chapitre I : Présentation du Transport routier de Marchandises et de son cadre Juridique en Algérie

en voie de réalisation, et qui devrait à terme relier la ville d'Annaba de l'extrême Est jusqu'à la ville de Tlemcen à l'extrême Ouest⁸.

Figure 01 : Le réseau routier en Algérie



Source : Ministre des travaux publics et des transports, « L'Algérie et les perspectives de développement dans le secteur des transports et de la logistique », vu le 28/04/2018.

2.2. Le programme autoroutier de l'Algérie :

L'Algérie a lancé un programme très ambitieux national 2005-2025, élaboré par le ministère des travaux publics, qui vise à doter le pays d'un réseau autoroutier important. On peut dire que cette modernisation est une priorité majeure qui permettra non seulement le désenclavement des régions, mais aussi l'assurance du développement social et économique du pays.

Ce programme consiste à disposer à moyen et long terme d'un réseau autoroutier adapté dans les principaux axes structurants sont⁹ :

⁸ L'Algérie et les perspectives de développement dans le secteur des transports et de la logistique, fact sheet transport & logistic algeria, 2014, <https://int.search.myway.com>.

⁹ Travaux-publics, « Politique Gouvernementale Dans le Domaine Des Travaux Publics », Septembre 2014, <http://www.premier-ministre.gov.dz>.

Chapitre I : Présentation du Transport routier de Marchandises et de son cadre Juridique en Algérie

2.2.1. L'autoroute Est-Ouest :

Elle s'étend de la frontière marocaine à la frontière tunisienne, et reliant les principales agglomérations du pays situées sur la frange Nord (Annaba, Skikda, Constantine, Sétif, Alger, Chleff, Oran et Tlemcen), du territoire qui regroupe plus de 80% de la population sur une distance de 1 216 km. Cette autoroute doit régler les problèmes de congestion sur le réseau routier existant, et de réduire le taux d'accidents.

2.2.2. Autoroute de hauts plateaux :

Liaison l'autoroute Est-Ouest située à quelques centaines de Kilomètre au sud de la précédente (**Est-Ouest**) et desservant des agglomérations située entre la frange Nord et le désert (Tiaret, Bougezoul, Batna, et Khenchela) sur une distance de 1 020 Km.

Le projet va permettre de satisfaire les besoins en transport routier dans la zone des hauts plateaux, afin de contribuer à la fixation des populations qui y résident.

2.2.3. Pénétrantes nord-sud :

Les liaisons nord-sud appelées pénétrantes reliant notamment l'autoroute Est-Ouest à la rocade des hauts plateaux et maillant le territoire pour une desserte plus complète. Ainsi que de canaliser vers celles-ci les flux routiers le plus rapidement possible.

2.2.4) 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} rocades autoroutières d'Alger :

C'est une infrastructure routière qui va permettre de relier les régions comme suit :

- La deuxième rocade d'Alger relie la ville de Zéralda à l'ouest d'Alger à la ville de Boudouaou à l'est, sur un linéaire de tracé direct de 60 Km.
- La troisième rocade autoroutière d'Alger, d'une longueur estimative de 140 KM a été définie en fonction de la position des trois centres urbains à desservir, à savoir, les Wilaya de Blida, Boumerdes et de Tipaza.
- La quatrième Rocade d'Alger, d'une longueur de 300 Km, prend la naissance à khemis Miliana dans la wilaya Ain Defla et travers 5 Wilayas du centre du pays (Ain Defla, Médéa, Bouira, Msila et Bordj Bou Arreridj).

Chapitre I : Présentation du Transport routier de Marchandises et de son cadre Juridique en Algérie

3. La bourse de fret :

La bourse de fret ouvre des possibilités de collaboration aux acteurs du TRM¹⁰ et bien sûr aux transporteurs .Elle leur permet soit de donner des frets pour le compte de tiers, soit de trouver des marchandises à transporter. Ce système simplifie les recherches et les échanges entre les prestataires des services dans le transport de marchandises.

La bourse de fret est avantagée par l'utilisation des moyens de communication modernes et rapides comme le téléphone, le fax, les SMS et l'internet. Elle permet d'éviter les retours à vides des camions, et assurer une réduction appréciable des temps d'attente des conducteurs. Actuellement ces derniers sont pratiquement défaits de cette fonction¹¹.

4. Avantages, Inconvénients et caractéristiques du TRM :

Comme tout autre mode de transport, le TRM a des caractéristiques, avantages, mais des inconvénients pour l'utilisateur et l'environnement.

Tableau 01 : Avantages, Inconvénients et Caractéristiques du TRM

Avantages	Inconvénients	Caractéristiques
<ul style="list-style-type: none">- Souplesse d'adaptation grâce au transport porte à porte sans rupteur de charge et au transport combiné- Rapport vitesse/prix avantageux- Gamme de service très étendue comme le groupage fret express	<ul style="list-style-type: none">- Sécurité et délais dépendant des pays parcourus et des conditions climatiques- Développé surtout en Europe continentale pour la distance moyenne	<ul style="list-style-type: none">- Possibilité de transporter par conteneur- Possibilité de réaliser du transport combiné (railroute) ou multimodal (fluvial ou maritime/route)

Source : réalisé par nos soins à partir d'un site internet, <http://www.cluster-paca-logistique.com>.

¹⁰ Transport Routier de Marchandises.

¹¹ L'organisation mondiale du transport routier, « Directive pour une utilisation sur des bourses de fret », Le conseil de marchandises de l'IRU (CTM), Le 7 novembre 2013 à Genève, www.iru.org.

5. Le rôle du transport dans l'économie :

Le transport joue un rôle capital et essentiel au sein de l'économie et du commerce des pays et partant, dans le bien-être de leur population. Le transport est conçu comme une composante intégrale du cycle de production-consommation ; pour produire des biens et des services, les entreprises dépendent des transports qui leur permettent d'obtenir des matières premières, des pièces détachées, de la main d'œuvre et de l'énergie et de faire parvenir les biens manufacturés.

Par-delà et à travers sa tâche principale consistant à assurer le déplacement des personnes et la circulation des biens, le transport a un impact considérable sur la vie de nombreuses personnes en contribuant à la création d'emplois.¹²

Le bon fonctionnement des activités de production et du marché de concurrence entre le producteurs, divisions des taches tant au plan national qu'international entre les divers facteurs de production et entre les différentes localisations, se heurte à l'obstacle de la distance, contrainte spatiale que seule le transport permet de surmonter.

En réduisant cet obstacle majeur qu'est la distance, c'est-à-dire en abaissant le coût du déplacement physique des biens et des personnes, le transport, comme le commerce auquel il est intimement liée, permet l'expansion des échanges, étend les activités de production et contribue à la création des richesses. Il est donc créateur d'utilités et constitue, au sens économique, une activité de production¹³.

5.1. Le rôle de transport dans la société

L'activité de transport est un ensemble des moyens qui sert toujours à transporter des personnes ou des marchandises dans différentes zones géographiques. Par ailleurs, les passagers et les voyageurs ont tendance à se confondre au moment où utilisent les moyens de transport.

Le secteur des transports est un facteur de soutien à la société. Du point de vue social sur les transports, c'est que ce dernier permettant de répondre au besoin des employeurs et aux services sanitaires, éducatifs et sociaux essentiels au bien être des individus. L'homme actuel se déplace pour le travail, les achats, les études et les loisirs. Le développement des

¹² Mostafa Benkacem, chercheur spécialisé en économie du secteur public et management territorial, « L'économie du transport et son impact dans le développement ».

¹³ HARRAR. Sabiha, op, cit, p 33.

Chapitre I : Présentation du Transport routier de Marchandises et de son cadre Juridique en Algérie

infrastructures de déplacement alimentent le débat sur la réduction des transports individuels et l'encouragement des transports collectifs.

5.2. Le rôle du secteur du transport dans les entreprises

Le transport est un facteur de compétitivité des entreprises à plus d'un titre. La rapidité de livraison des biens apparaît comme un élément supplémentaire de concurrence entre producteurs et parfois même susceptible de donner l'avantage à un fabricant moins performant que ses concurrents en terme de coût de fabrication. Il constitue un coût de fonctionnement non négligeable pour plusieurs entreprises et donc condition de succès pour les entreprises, elle représente dans cet environnement concurrentiel rude la clé de l'économie par le rôle qu'il joue au niveau de l'intégration des marchés et par son incidence sur les coûts des transactions effectuées entre différents agents économiques. Cette branche de transport joue un rôle important dans l'entreprise qui s'appuie sur une stratégie de développement des infrastructures autour des plans de transport nationaux et internationaux qui favorisent une approche intermodale, couvrant l'ensemble des sous-secteurs concernant l'exploitation et la gestion des secteurs de transport.

La présence de marches contestables implique la mobilité des usages, c'est à dire le déplacement d'une entreprise à autre, la relation entre les producteurs et les consommateurs. En effet le secteur des transports en tant que secteur de soutien à la production :

- ✓ L'amélioration des communications qui permet une meilleure information de l'entreprise (diffusion de progrès technique et de procédés de la production).
- ✓ Une meilleure accessibilité dans un accès facile au facteur de production (travail, capital).
- ✓ Les réseaux de transport permettent une extension des aires de la marche (économie d'échelle).
- ✓ Contrôle de la qualité d'un produit peut jouer un rôle déterminant à travers les actions stratégiques de l'entreprise.
- ✓ Pour l'analyse stratégique marchés pays afin d'identifier les marchés d'exportation les plus interactivités pour l'entreprise.

Chapitre I : Présentation du Transport routier de Marchandises et de son cadre Juridique en Algérie

5.3. Le rôle du transport dans le commerce international

La forte demande de services de commerce intérieur, régional et international des pays industrialisés, dès la fin de la seconde guerre mondiale, a encouragé le progrès technique dans les transports, qui a permis d'augmenter la vitesse et le volume transporté par voyage, en modernisant les équipements mais aussi en créant de nouveaux modes d'organisation. Ces progrès se sont poursuivis et étendus à de larges parties du monde tout au long de la 2^{ème} moitié du 20^{ème} siècle¹⁴.

Le moyen de transport occupe une place importante en ce qui concerne les échanges internationaux. Tous les flux de marchandises faisant l'objet d'un échange entre les nationaux, il est mesuré par le total des exportations et importations mondiales, montrent que les échanges internationaux se développent avec le développement des différents modes de transport.

La théorie économique actuelle propose des explications de l'échange international entre plusieurs pays, il est organisé dans certaines règles et lois spécifiques pour chaque mode et accompagne un contrat commercial.

Le transport joue un rôle majeur dans le commerce international, un moteur de l'activité commerciale et la création de richesse à l'échelle mondiale, est un processus d'intégration qui appuie des systèmes économiques mondiaux.

Section 2 : Présentation du cadre juridique du TRM en Algérie

Dans tous les pays, les activités économiques sont régies par des lois et un cadre réglementaire.

1. La réglementation nationale du TRM

Selon le décret exécutif n°04-415¹⁵ du 8 DHOUEL KAADA 1425 correspondant au 20 décembre 2004 fixant les conditions de délivrance des autorisations d'exercice des activités de transport routier de personnes et de marchandises. En application des dispositions

¹⁴ Christophe Gouel, Nina Kousnetzoff & Hassan Salman, " Commerce international et transports : tendances du passé et prospective 2020", Décembre 2008, p.15.

¹⁵ Journal officiel de la république algérienne n°82, du 10 Dhou EL Kaada 1425 correspondant au 22 décembre 2004.

Chapitre I : Présentation du Transport routier de Marchandises et de son cadre Juridique en Algérie

de l'article 17 de la loi n°01-13 du 17 JOURNADA EL OULA 1422 correspondant au 7 août 2001, susvisée, le présent décret a pour objet de fixer les conditions de délivrance des autorisations d'exercice des activités de transport routier de personnes et de marchandises.

Il est entendu, au sens du présent décret, par :

Transporteur routier : personne physique ou morale autorisée à effectuer contre rémunération des activités telles que définies à l'article 2 de la loi n°01-13 du 7 août 2001, susvisée.

Transporteur public routier : personne physique ou morale autorisée à effectuer contre rémunération des activités telles que définies à l'article 2 de la loi n°01-13 du 7 août 2001, susvisés.

Transporteur routier pour propre compte : personne physique ou morale autorisée à effectuer pour son propre besoin des activités telles que définies à l'article 2 de la loi n°01-13 du 7 août 2001, susvisée.

Conformément aux dispositions de l'article 17 de la loi n° 01-13 du 7 août 2001, susvisée, l'exercice des activités de transport routier de personnes et de marchandises est soumis à une autorisation préalable délivrée par le directeur des transports de wilaya territorialement compétent.

1.1. Cadre législatif :

Il existe deux lois législatives qui régissent le TRM en Algérie qui se présente comme suit :

- La loi n° 01-13 du Jourmada EL Oula 1422 correspondant au 07 août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres. (JO N°44 du août 2001).
- La loi n°01-14 du 29 Jourmada EL Oula 1422 correspondant au 19 août 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routier. (JO N° 46 du 19 août 2001).¹⁶

Pour le but d'orienter et d'organiser le transport par la voie routière tout en gardant la sécurité.

¹⁶ Journal officiel de la république algérienne n°82, du 10 Dhou EL Kaada 1425 correspondant au 22 décembre 2004, vu le 21/03/2018.

Chapitre I : Présentation du Transport routier de Marchandises et de son cadre Juridique en Algérie

2.2. Cadre réglementaire :

2.2.1. Décrets :

Dans notre pays, le TRM est régi par le « décret exécutif n°05-473 du 13 décembre 2005 » fixant les conditions d'organisation et les modalités d'exercice des activités des auxiliaires de transport routier de marchandises.

Décret exécutif n° 03-452 du 7 Chaoual 1424 correspondant au 01 décembre 2003 fixant les conditions particulières relatives au transport routier de matières dangereuses (JO N°78 du 07 décembre 2003).

Décret exécutif n° 046381 DU 15 Chaoual 1425 correspondant au 28 novembre 2004 fixant les règles de la circulation routière. (JO n°76 du 28 novembre 2004).

Décret exécutif n°04-415 du 8 Dhou El Kaada 1425 correspondant au 20 décembre 2004 fixant les conditions de délivrance des autorisations d'exercice des activités de transport routière de personnes et de marchandises. (JO N° 82-2004 du 22 décembre 2004).

Décret exécutif n° 04-416 du 20 décembre 2004 fixant les modalités d'élaboration et de mise en œuvre des plans de transport terrestre de personnes. (JO n° 82-2004 du 22 décembre 2004).

Décret exécutif n° 04-417 du 20 décembre 2004 fixant les conditions relatives à la concession de la réalisation et/ou de la gestion des infrastructures d'accueil et de traitement de voyageurs par route. (JO n° 82-2004 du 22 décembre 2004).

Décret exécutif n° 05-473 du Dhou El Kaada 1426 correspondant au 13 décembre 2005 fixant les conditions d'organisation et les modalités d'exercice des activités des auxiliaires de transport routier de marchandises. (JO n° 81-2005 du 14 décembre 2005).

Décret exécutif n° 11-376 du 16 Dhou El Hidja 1432 correspondant au 12 novembre 2011 modifiant et complétant le décret exécutif n° 04-381 du 15 Chaoual 1425 correspondant au 28 novembre 2004 fixant les règles de la circulation routière (JO n°62 du 20 novembre 2011).

Décret exécutif n° 12-230 du 3 Rajab 1433 correspondant au 24 mai 2012 portant réglementation du transport par taxi (JO n°33 du 27 mai 2012).

Décret exécutif 04-415 qui fixe les conditions de délivrance des autorisations d'exercice des activités de transport routier de personnes et de marchandises.

Ces textes définissent l'ensemble des conditions sous lesquelles le prestataire doit travailler.

Chapitre I : Présentation du Transport routier de Marchandises et de son cadre Juridique en Algérie

2.2.2. Arrêtés :

Le TRM est régi par « le décret exécutif 04-415 » qui fixe les conditions de délivrance des autorisations d'exercice des activités de transport routier de personnes et de marchandises.

Arrêté du 26 Joumada Ethania 1427 correspondant au 22 juillet 2006 définissant les modèles-types des documents liés à l'exercice des activités de transport routier de personnes et de marchandises. (JO n° 05 du 17 janvier 2007).

Arrêté du 26 Joumada Ethania 1427 correspondant au 22 juillet 2006 définissant les modèles-types de l'agrément des auxiliaires de transport routier de marchandises et de la carte d'inscription au registre des auxiliaires de transport routier de marchandises ainsi que les modalités de tenue de ce registre. (JO n° 05 du janvier 2007).

Arrêté du 27 Rajab 1428 correspondant au 11 août 2007 portant cahier des charges-type fixant les conditions d'exploitation des services publics réguliers de transports routier de personnes. (JO n°55 du 09 septembre 2007).

Arrêté du 15 Chaoual 1427 correspondant au 7 novembre 2006 définissant les caractéristiques et les modèles-types des registres des transporteurs publics de personnes et de marchandises ainsi que des cartes d'inscription à ces registres. (JO n°26 du avril 2007).

Ces modèles d'arrêté ont pour but de montrer les conditions et les normes à avoir exercer le TRM.

3. Les règles de temps de conduite :

Des règles de temps de conduite existent dans chaque pays et ont fait l'objet d'une directive européenne :

- un chauffeur ne doit pas conduire plus de 4h 30 au maximum, à l'issue d'une période de conduite de 4h30, le conducteur doit observer 45 minutes de repos ou 3 fois 15 minutes de repos à l'intérieure des 4h30 de conduite,
- le conducteur ne doit pas dépasser 9 heures de conduite par jour mais chaque semaine, il peut conduire 2 fois 10 heures par jour,
- le repos journalier doit être de 11 heures consécutives par 24 heures,
- le temps de conduite par quatorzaine ne doit pas excéder 90 heures avec 48 heures maximum sur la première semaine ;

Chapitre I : Présentation du Transport routier de Marchandises et de son cadre Juridique en Algérie

- le repos hebdomadaire doit être de 45 heures si le conducteur rentre à son domicile et de 36 heures, autrement les frais de déplacement sont payés selon les conventions collectives de la profession 7.4 organisation des transports routiers.

4. Les contrats du transport routier de marchandises

4.1. Définition

« Le contrat du transport routier (CTR) est une convention par laquelle un transporteur professionnel (appelé voiturier) s'engage à déplacer une certaine quantité de marchandises d'autrui (appelées envoi) d'un point à un autre, contre rémunération, selon un mode de transport déterminé »¹⁷, dans un délai fixé par un texte légal ou réglementaire, par la convention des parties ou par l'usage.

4.2. Caractères du contrat de transport :

- ✓ Le contrat de transport : est un contrat consensuel qui porte sur un envoi et qui fait intervenir au moins trois personnes (l'expéditeur, le transporteur et le destinataire).
- ✓ Le transporteur est tenu par une obligation de résultat : concrètement, cela signifie qu'en cas d'anomalie, le transporteur est automatiquement responsable. Le donneur d'ordre n'est pas tenu de prouver que l'anomalie est due au transport. Cette obligation de garantie du transporteur au regard des marchandises ne commence qu'au moment où il les prend en charge. Il faut bien faire la distinction entre la conclusion du contrat et le commencement d'exécution effective du contrat de transport. l'échange des consentements ne fait pas démarrer la prise en charge de la marchandise.¹⁸

4.3. La vie du contrat de transport :

Après avoir conclu la formation du contrat et les accords des parties contractantes, ce dernier prendra effet dès la mise à disposition du véhicule de transport, et prendra fin à la livraison de la marchandise contre le paiement en port de l'expéditeur ou à la charge du destinataire, en passant par le chargement, et la prise en charge de la marchandise tout le long

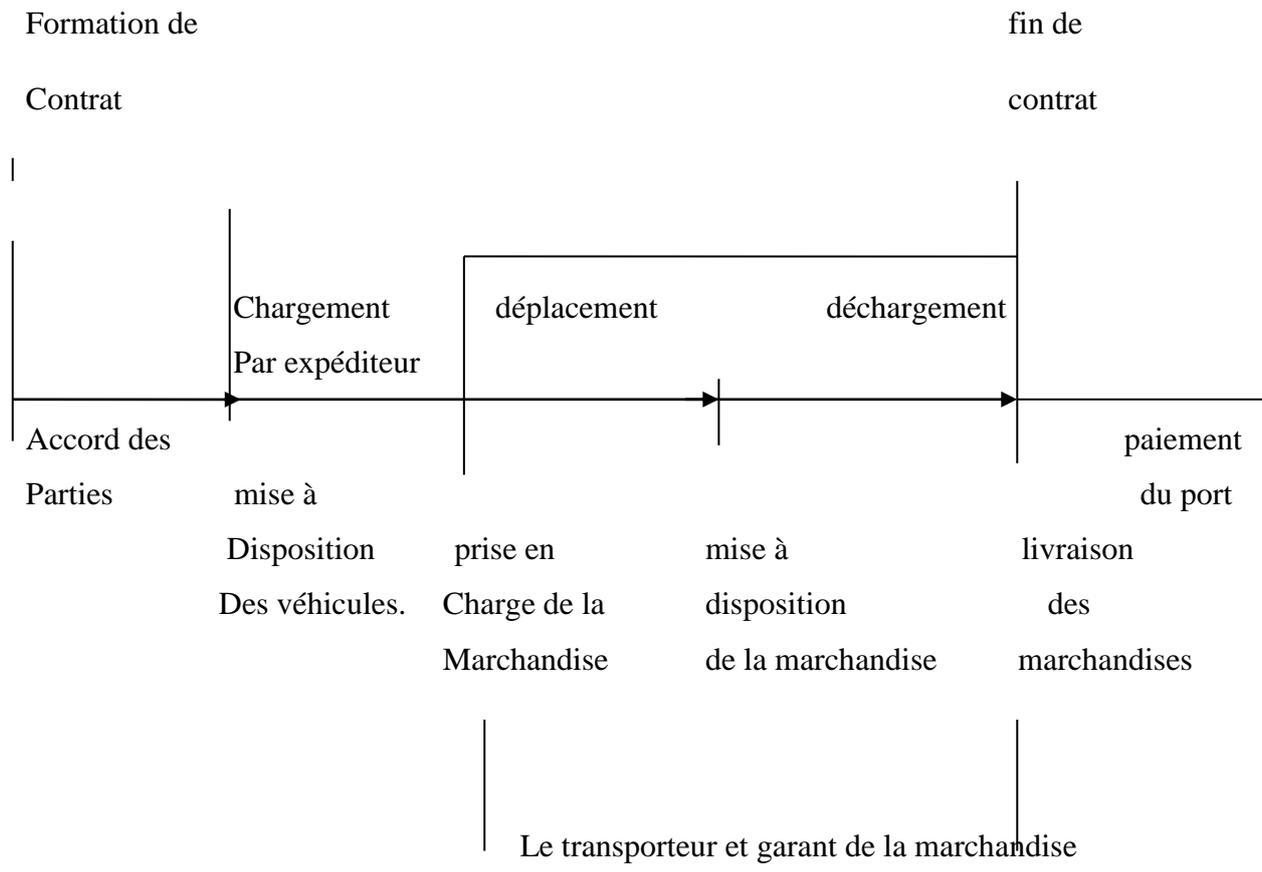
¹⁷ Code commerce Algérie, article 36 relatif au transport, édition AGS, Alger, P.19.

¹⁸ Nadine Venturelli et patrick Miani, " Transport et logistique", Le Génie éditeur, 9^e édition, 2017, p.26.

Chapitre I : Présentation du Transport routier de Marchandises et de son cadre Juridique en Algérie

du trajet, jusqu'à sa livraison chez le destinataire..Ci-dessous un schéma qui représente la vie du contrat de transport.

Schéma 01 : Validité du contrat de transport



Source : réalisé par nos soins à l'aide des informations requises

4.4. Les parties du contrat :

-L'expéditeur : est celui qui conclut en son nom le contrat de transport, qui traite avec le voiturier, soit personnellement, soit par l'intermédiaire d'un mandataire qualifié. Ce n'est donc pas nécessairement la personne qui enlève la marchandise.

-Le destinataire : est celui qui figure comme tel sur le document de transport, récépissé ou lettre de voiture ; il est associé au contrat de transport dès l'origine.

-Le transporteur : est celui qui figure comme tel sur le document de transport.

Chapitre I : Présentation du Transport routier de Marchandises et de son cadre Juridique en Algérie

4.5. L'objet du contrat :

Le donneur d'ordre doit fournir au transporteur l'ensemble des informations préalables, nécessaires à la bonne exécution du contrat de transport. Ces informations concernent les prestations de base et les prestations annexes :

- a) **Les prestations de base :** ce sont la conduite du véhicule, sa préparation aux opérations de chargement et de déchargement et la mise en œuvre de ses matériels spécialisés.
- b) **Les prestations annexes :** ce sont les prestations autres que celles énoncées ci-dessus.
 - La durée de la prestation (durée du transport et durée du chargement et déchargement) ;
 - Le prix : il doit couvrir l'ensemble des prestations effectivement accomplies par le transporteur et ses préposés par « prestations effectivement accomplies », on entend la prise en compte des prestations annexes telles que les opérations de manutention au chargement ou au déchargement.

4.6. La fin du contrat

4.6.1. Les formalités à la livraison

- Droits et obligations du destinataire :
 - ✓ Conservation du recours contre le transporteur en vérifiant la marchandise, en émettant des réserves si nécessaires et en émargeant les documents.
 - ✓ en cas d'avaries ou de manquants, mise en jeu de la responsabilité du transporteur (réserves, expertise...etc.).
 - ✓ Éventuellement mise en jeu de la responsabilité de l'expéditeur (expertise...etc.).
 - ✓ Déchargement du véhicule pour les envois supérieurs à 3 tonnes.
- Obligations du transporteur :
 - ✓ remise de la marchandise à la disposition du destinataire sur ou dans le véhicule.
 - ✓ Présentation des documents.
 - ✓ Déchargement du véhicule pour les envois inférieurs à 3 tonnes.

4.6.2. Les incidents de livraison

➤ Les empêchements à la livraison :

- ✓ Il y a empêchement à la livraison chaque fois que la marchandise, parvenue au lieu de livraison prévu, ne peut être remise au destinataire désigné. Lorsque le transporteur n'a pu accéder au destinataire, il doit l'informer qu'il détient la marchandise qui lui est destinée et qu'il est disposé à la lui livrer.
- ✓ Une marchandise qui n'a pu être livrée est dite en souffrance : le transporteur peut alors décharger la marchandise, Mais il en reste responsable que la marchandise soit entreposée dans ses locaux, dans un entrepôt public ou chez un tiers.
- ✓ la souffrance prend fin : à l'initiative de l'ayant droit de la marchandise (renvoi de la marchandise à l'expéditeur ou livraison au destinataire), à l'initiative du transporteur (vente de la marchandise ou remise aux Domaines).
- ✓ On appelle laissé pour compte l'envoi dont le destinataire a refusé de prendre livraison pour quelque motif que ce soit et qui est laissé à la disposition du transporteur par le donneur d'ordre, lequel l'analyse en perte totale.

➤ Les avaries et manquants :

Ils sont prouvés par les réserves prises au moment de la livraison.

- ✓ Les réserves portent sur : l'état de la marchandise (casse, partielle ou totale d'un ou plusieurs objets, mouille, modification de la qualité de la marchandise, état de l'emballage...), le poids de la marchandise, le nombre des objets et/ou des colis.
- ✓ Les réserves doivent être significatives et complètes (précises et motivées).
- ✓ Le destinataire qui n'a pas formulé de réserves à la livraison (ou qui a formulé des réserves incomplètes) peut encore exercer un recours contre le transporteur en formulant ces réserves par lettre recommandée dans les trois jours.
- ✓ L'acceptation des réserves vaut reconnaissance de sa responsabilité par le transporteur (le silence du conducteur vaut acceptation des réserves).
- ✓ En cas de contestations des réserves, le transporteur peut recourir à une expertise judiciaire à demander au Président du tribunal de commerce qui désigne alors un expert.

Chapitre I : Présentation du Transport routier de Marchandises et de son cadre Juridique en Algérie

- Le retard :
 - ✓ Quand un délai de livraison est fixé par voie réglementaire ou conventionnelle, l'ayant droit de la marchandise peut exiger des dommages-intérêts à partir du jour où le transporteur a été mis en demeure de livrer.
 - ✓ Cette mise en demeure de livrer est obligatoire, doit être notifiée au transporteur dès que le délai de livraison est expiré, permet à l'ayant droit de la marchandise de réclamer la réparation intégrale du préjudice subi, doit être adressée par lettre recommandée ou par télécopie
 - ✓ Il y a présomption de perte de la marchandise au-delà d'un certain seuil de retard.

- Le privilège du transporteur :
 - ✓ Le transporteur dispose légalement d'un « privilège », gagé sur la marchandise transportée, pour s'assurer du paiement de ses services. Le transporteur peut conserver la marchandise en sa possession pour servir de gage à sa créance.

Les créances de transport couvertes par le privilège sont :

- Les prix de transport proprement dits.
- Les compléments de rémunération : prestations annexes et d'immobilisation du véhicule au chargement ou au déchargement.
- Les frais engagés dans l'intérêt de la marchandise.
- Les débours de douane (droits, taxes, frais et amendes) liés à une opération de transport et les intérêts.

4.6.3. Le paiement du prix de transport, des opérations annexes et complémentaires

Il peut être exigible à l'enlèvement (auprès de l'expéditeur, si port payé) ou à la livraison (auprès du destinataire, si port dû) et au plus tard au trentième jour suivant la date de réception des marchandises ou d'exécution de la prestation demandée.

4.6.4. Le contre remboursement

Lorsqu'il y a stipulation contre remboursement, le transporteur reçoit entre ses mains non seulement le prix du transport, mais également le prix de la marchandise facturée par le vendeur expéditeur à l'acheteur destinataire.

Chapitre I : Présentation du Transport routier de Marchandises et de son cadre Juridique en Algérie

Le transporteur doit livrer la marchandise contre paiement de la somme correspondante fixée par l'expéditeur. Il doit faire parvenir cette somme à l'expéditeur dans un délai de huit jours ouvrables (contrats types).

Le contre remboursement constitue une prestation annexe qui doit être rémunérée comme telle.

Conclusion :

Le transport routier se développe de jour en jour, sur les courtes et moyennes distances. C'est le plus utilisé vu qu'il permet le porte à porte sans rupture de charge, mais ses inconvénients ne peuvent être négligés comme la pollution et la congestion.

Aujourd'hui, le transport est le cœur de la vie quotidienne du citoyen et de la compétitivité de l'entreprise.

Le transport routier des marchandises constitue un pilier important pour le développement économique du pays et pour les entreprises spécialisées dans cette logistique de transport de marchandises. Il intervient dans tous les aspects de la vie en société : déplacements, conditions de concurrence internationale, organisation de la ville et de l'espace public, aménagement du territoire, santé publique ou encore comportements des consommateurs.

Introduction

La logistique a connu de grandes évolutions depuis ces derniers siècles. Elle est passée d'une fonction de stratégie militaire à un secteur incontournable dans le modèle productif. Aujourd'hui, La logistique est l'activité qui permet de gérer les flux physiques (ainsi que les données informatives ou financières s'y rapportant) d'une organisation, dans le but de mettre à disposition les ressources correspondant à des besoins (plus ou moins) déterminés, et ce, en respectant les conditions économiques prévues, le degré de qualité de service attendu, les conditions de sécurité et de sûreté réputées satisfaisantes.

Il est utile, avant d'entamer l'essentiel de ce présent chapitre, de clarifier la notion de la logistique, son évolution, ses principaux objectifs, ainsi il est important d'aborder la notion de chaîne logistique, de bien cerner sa structure et son fonctionnement et d'identifier les différents flux qui constituent les classifications de ladite chaîne.

Section 01 : Généralités sur la logistique

Ces dernières années, la logistique est un secteur essentiel de l'activité économique et constitue une nouvelle forme de l'activité industrielle et de services.

Elle s'est imposée comme un élément de différenciation par service (respect des délais, conformité des commandes, capacité à gérer les retours clients et les services après-vente...) et offre une gamme d'activités de plus en plus large. Elle est indissociable des systèmes de production et de communication et très imbriquée avec toutes les fonctions de l'entreprise (fonctions commerciales, achats, recherche et développement...).

1. Historique de la logistique :

Le dictionnaire de l'Académie française donne « la science du calcul » comme premier sens au mot « logistique». Étymologiquement, le terme « logistique» provient du grec *logistikos*, ce qui est «relatif à l'art du raisonnement ». Platon est notamment cité comme le premier à avoir utilisé le mot *logistikos* pour opposer le calcul pratique (logistique) à l'arithmétique théorique. La logistique est encore largement empreinte de cette acception puisque de nombreux travaux académiques ainsi que de nombreuses préoccupations des entreprises se centrent sur l'optimisation (de tournées, de chargement de palette, des coûts...).

Le terme « logistique » trouve ensuite son origine dans le milieu militaire et provient du grade d'un officier en charge du « logis » des troupes, lors du combat. Napoléon Ier met en place un encadrement 10 La logistique de l'approvisionnement en vivres et en munitions. Ainsi, le grade de « major général des logis » fut donné à « un officier qui avait la fonction de loger ou de camper les troupes, de diriger les colonnes, de les placer sur le terrain » (Jomini, 1837). Le logisticien militaire avait en charge le transport, le ravitaillement et le campement des troupes.

Le terme « logistique » est entré dans le langage courant à partir du début des années 1990, lorsque la première guerre du Golfe a éclaté. La presse a, à partir de cette période, démocratisé le mot en parlant de « soutien logistique » dans le cadre d'actions militaires ou humanitaires. Il est classiquement reconnu qu'une des principales organisations logistiques à caractère militaire du XX^e siècle fut la coordination du débarquement des troupes alliées en Normandie en juin 1944. Le savoir-faire acquis s'est alors diffusé dans les entreprises, d'abord aux États-Unis, ensuite dans les pays européens. Le développement de la fonction logistique au sein des entreprises européennes est également lié à un contexte économique qui en a amené l'émergence.¹

2. Définitions de la logistique

On peut définir la logistique comme « l'ensemble des opérations de gestion et d'organisation des flux physiques et d'information dans l'entreprise ainsi qu'entre l'entreprise et ses partenaires. Elle cherche à coordonner les activités d'approvisionnement, de production et de distribution. Le transport en constitue une composante essentielle, mais elle inclut aussi la planification de la demande, le traitement des commandes, l'approvisionnement, la planification, la production, la relation avec les fournisseurs et le client, l'entreposage, la manutention, l'assemblage, l'emballage, le conditionnement des produits et les fonctions de soutien liées à ces activités »²

La logistique peut être définie comme l'ensemble des problématiques, des méthodes et des activités qui concourent à la maîtrise et à la coordination des flux physiques, de service et d'information, pour la satisfaction du client final, à partir de matières premières, en minimisant les ressources utilisées. Matière première et client final sont relatifs aux maillons de la chaîne sur laquelle porte l'analyse.³

¹ BARBARA(L) et MARIE-PASCAL(S), « La logistique », édition Dunod, Paris, 2015, p.9.

² Pierre Médan, Anne Gratacap, Logistique et supply chain management, Dunod, Belgique, 2008, p09.

³ Philippe Vallin, « La logistique », 3^{ème} édition, Dunod, Paris, 2003, p.7.

Chapitre II : Généralités sur la logistique et la chaîne logistique

ASLOG (Association française des logistiques d'entreprise) définit la logistique comme « l'ensemble des activités ayant pour but la mise en place, au moindre coût, d'une quantité de produit, à l'endroit et au moment où une demande existe. La logistique concerne donc toutes les opérations déterminant le mouvement des produits tel que localisation des usines et entrepôts, approvisionnement, gestion physique des encours de fabrication, emballage, stockage, et gestion des stocks, manutention et préparation des commandes, transport et tournées de la livraison »⁴.

3. Les types de la logistique

Il existe deux types de logistiques différentes selon leur situation vis-à-vis du processus de production.

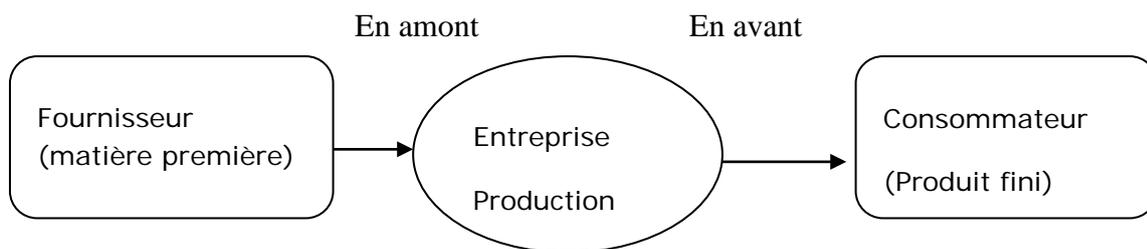
3.1. Une logistique en amont :

Elle couvre les approvisionnements, la réception et stockage des matières, le magasinage, la préparation et la mise à disposition des lots pour la fabrication.

3.2. Une logistique en aval :

Elle reprend les produits issus de la fabrication pour les mettre en stock, préparer les commandes des clients et les expédier.⁵

Schéma 2 : Logistique en amont et en aval



Source : Réalisé par nous-même.

⁴ D.Texier, H.Mathe et J. Colin, « La logistique au service de l'entreprise : moyens mécanismes et enjeux », Dunod, Paris, 1983, P12.

⁵ Christien HOHMANN, Les évolutions de la fonction logistique, HOnline, 2006, p.4.

4. Les Fonctions gérées par la logistique

Dans les entreprises la fonction de la logistique recouvre toujours des fonctions de transport, stockage, manutention, et dans sa production, tend à étendre son domaine en amont vers l'achat et l'approvisionnement, en aval vers la gestion commerciale et la distribution. On cite souvent la définition d'origine militaire : « la logistique consiste à apporter ce qu'il faut, là où il faut et quand il faut. De ce fait, on distingue plusieurs logistiques selon la fonction gérée⁶.

4.1. La logistique d'approvisionnement

L'approvisionnement est l'activité qui se concentre sur la fourniture de tout le composant nécessaire à la fabrication. Deux grandes phases sont distinguées : la première consiste à la sélection des fournisseurs et la deuxième consiste à passer les commandes des composants à ces fournisseurs en fonction de la production réalisée. La logistique d'approvisionnement permet la gestion de ces activités.

4.2. La logistique de stock

L'entrepôt logistique est un lieu de stockage qui accueille tous types de produits (matières premières, produits finis), tout en répondant à des règles strictes. La logistique de stock permet la gestion des entrepôts de stockage des marchandises non frigorifiques avec des finalités spécifiques, et assurer un environnement optimal pour la protection de la marchandise et la préservation de la conformité du produit.

4.3. La logistique de production

Le processus Production concerne l'ensemble des transformations que vont subir les composants pour réaliser les produits finis de l'entreprise. La logistique de production permet d'apporter au lieu de production ces ressources nécessaires à la production et à planifier la production. Cette logistique s'occupe de la gestion de production au complet.

4.4. La logistique de distribution

La Distribution concerne la livraison des produits finis aux clients et reprend les questions d'optimisation des réseaux de distribution : l'organisation et le choix des moyens de

⁶ Yves Pimor et Michel Fender, « logistique : production, distribution, soutien », 5 édition, DUNOD, Paris, 2008, p.4.

transport, donc la distribution est l'activité qui consiste à apporter au consommateur final les produits dont il a besoin.

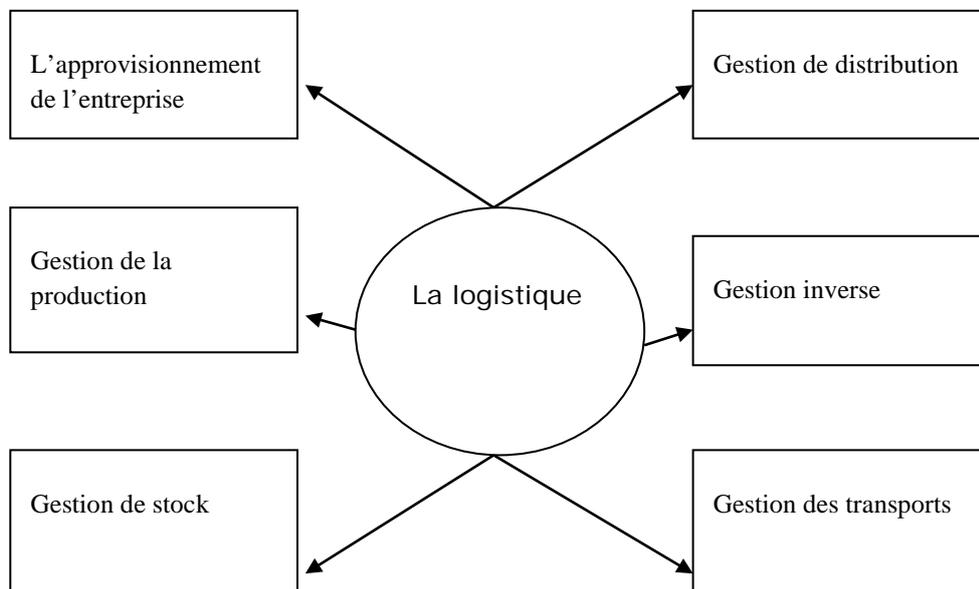
4.5. La logistique inverse (retour)

CARTER ET ELLRAM (1998)⁷, présentent la distribution inverse comme « le retour, mouvement à contre-courant d'un produit ou de matière découlant de la réutilisation, du recyclage ou de la disposition. Ce mouvement à contre-courant peut être associé aux problèmes environnementaux, tout comme à la qualité et l'usure (dégradation dans le temps) et qui sont souvent effectués par des nouveaux membres auxiliaires au système. ».

4.6. La logistique des transports

Le transport est l'action par laquelle on transporte des marchandises d'un lieu dans un autre. La logistique des transports permet la gestion de ces principales activités : détermination des réseaux de transport, la planification des transports et la gestion du parc de véhicules.

Schéma 3 : Les fonctions gérées par la logistique dans une entreprise



Source : Réalisé par nos soins à l'aide de la documentation utilisée.

⁷ Serge Lambert et Diane Riopel, « Logistique inverse : revue de littérature », Les cahiers du GERAD, Octobre 2003, p. 7.

5. Le rôle de la logistique

La logistique a un rôle important dans l'entreprise. Elle a pour but de permettre⁸ :

- La gestion économique de la production, en supprimant les ruptures de stocks coûteuses, grâce à une information constante sur l'état du marché ;
- La réduction des stocks grâce à une rotation accélérée des marchandises entreposées ;
- La mise à disposition du produit chez le client final dans les délais les plus courts et au meilleur coût de distribution possible ;
- La surveillance et l'amélioration de la qualité de la Chaîne qui relie le producteur au consommateur pour parvenir au «zéro défaut » du produit servi et du service rendu.

6. Les objectifs de la logistique :

- Satisfaire la demande de flux physique (matières, transport, emballage, stock).
- Elle est coresponsable de la gestion de la chaîne logistique, des moyens qui permettent d'atteindre cet objectif (matériels, machines...).
- Elle est coresponsable auprès de tous les services de la qualité des flux physique.
- Mobiliser avec l'aide des autres services des ressources (humaines et financières) pour y parvenir.
- Gère directement les flux matières et indirectement les flux associés immatériels : flux d'information flux financiers.
- La concurrence mondiale intensive impose à la logistique d'atteindre plusieurs objectifs en même temps.
- Réduire le coût total (coût d'achat + coût de distribution + coût des stocks + coût de fabrication...).
- Améliorer la qualité des produits.
- Améliorer les services à la clientèle (répondre à la demande des clients rapidement et dans le temps).
- Réduire les délais (délais de fabrication, les délais de livraison).
- Informer le service de production sur les quantités à fabriquer à moyen terme en lui des prévisions de vente fiable.

⁸La logistique, fonction stratégique pour les entreprises lyonnaises, Veille partenariale sur la logistique, Cahier n° 3, Opale, Mars 2006, p. 3.

Section 02 : Généralités sur la Chain logistique

Le terme « Chaîne logistique » vient de l'anglais Supply Chain qui signifie littéralement « Chaîne d'approvisionnement », mais ce mot « approvisionnement » ne permettrait pas d'exprimer le sens que l'on veut donner à la supply Chain et il est préférable d'utiliser l'expression américaine pour décrire ce concept nouveau.

Le concept de la supply Chain est un héritage et une évolution des pratiques logistiques, industrielles et managériales, on y retrouvera la vision en processus et l'approche transversale par les flux, héritées de la chaîne de valeur de Porter et des enseignements du toyotisme.

1. Définition de la Supply Chain

Selon Christopher (1992), la Chaîne logistique peut être considérée comme le réseau d'entreprises qui participent, en amont et en aval, aux différents processus et activités qui créent de la valeur sous forme de produits et services apportés au consommateur final. En d'autre terme, une chaîne logistique est composée de plusieurs entreprises, en amont (fourniture de matière et composants) et en aval (distribution) et du client final.⁹

En 2004, Lummus et Vokurka , définissent la supply Chain comme l'implication dans la livraison d'un produit depuis le stade de matières premières jusqu'au client final en incluant l'approvisionnement en matière première et produit semi finis, la fabrication et l'assemblage, l'entreposage et suivi des stocks, la saisie et la gestion des ordres de fabrication, la distribution sur tous les canaux, la livraison au client et le système d'information permettant le suivi de toutes ces activités.¹⁰

Le terme supply chain est le plus souvent traduit en français par chaîne logistique. Les termes chaîne logistique étendue et chaîne d'approvisionnement sont également parfois utilisés.

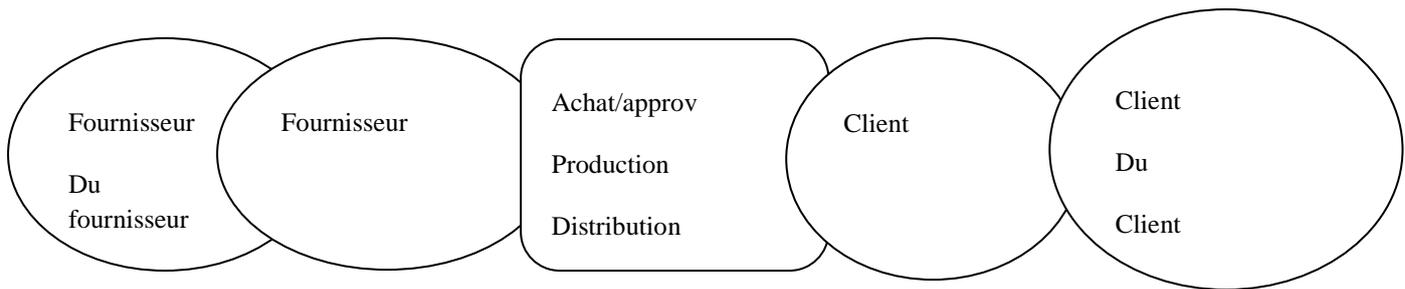
La délégation générale de la langue française et aux langues de France a publié au journal officiel du 14 mai 2005, elle a donné la définition suivante « c'est l'ensemble des processus nécessaires pour fournir des produits ou des services »¹¹. On va bien expliquer cette définition par la figure N°2.

⁹ FRANCOIS. (J) : « planification des chaînes logistique : modélisation du système décisionnel et performance », thèse de doctorat, université bordeaux, décembre 2007, p.28.

¹⁰ FRANCOIS (J) :op.cit., p.29.

¹¹Remy Le Moign : « Supply chaîne management : achat, production, logistique, transport, vente »,^{2eme} édition Dunod, Paris, décembre 2017, p.10.

Figure N°2 : Les processus de la Chaîne logistique



Source : Réalisé par nous même à partir d'un document : Towill (D), *supply chain management*, Paris, 2007, p41.

2. Gestion de la chaîne logistique (Supply Chain Management-SCM)

2.1. Définition

Une Chaîne logistique existe dès lors qu'au moins deux entreprises travaillent sur l'acheminement d'un produit donné. Si et seulement si cette association est délibérément pilotée en vue d'en maximiser la performance, alors on peut parler de la gestion de la chaîne logistique.

Il existe ainsi une distinction entre la « chaîne logistique » et la « gestion de la chaîne logistique, Supply Chain Management-SCM). Beaucoup d'auteurs soulignent la difficulté de définir le SCM. Voici quelques définitions de la gestion de la chaîne logistique :

Définition 1 :

En 1985, JONES ET RILEY, définissant la SCM : est une approche intégrative pour s'accorder sur la planification et le contrôle du flux physique depuis les fournisseurs jusqu'à l'utilisateur final.

Définition 2 :

En 1994, BERRY ET AL, définissant la SCM : vise à construire une confiance, à échanger des informations sur les besoins du marché, à développer de nouveaux produits et à réduire la base de fournisseurs d'une entreprise afin de libérer des ressources de gestion pour le développement de relation significative sur le long terme.

Définition 3 :

En 2004, DOMINGUEZ ET LASHKATI, l'intérêt du SCM : est de faciliter les ventes en positionnant correctement les produits en bonne quantité, au bon endroit, et au moment où il y en a besoin et enfin à un coût le plus possible. Le principal objectif du SCM est d'allouer efficacement les ressources de production, distribution, transport, et d'information, en présence d'objectifs conflictuels, dans le but d'atteindre le niveau de service demandé par les clients au plus bas prix.

2.2. Niveaux décisionnels du SCM :

Dans le cadre de la gestion des chaînes logistiques, et plus largement des systèmes industriels, trois niveaux de décisions sont généralement définis. Il s'agit des niveaux stratégique, tactique et opérationnel. Ces niveaux sont repris par un grand nombre d'auteurs (Ganeshan, 1999 ; SHAPIRO, 1999 ; HUAUG et al... 2003...) ¹²

2.2.1. Niveau stratégique

D'après Miller (2001), les décisions de planification de la chaîne logistique concernant le niveau stratégique sont les suivantes :

- Localisation, missions et relations des usines et entrepôts,
- Positionnement des nouvelles usines et entrepôts et fermetures des sites,
- Niveaux de capacité des usines et entrepôts,
- Acquisitions de biens technologiques et d'équipements pour usines et entrepôts,
- Conception d'usines et d'entrepôt,
- Réparation entre des biens achetés et utilisations de ressources d'un tiers (décisions de sous-traiter)
- Réseaux de transports et prestataire de transport,
- Choix de type de gestion de production (par ex : fabrication à la commande, fabrication sur stock).

Ces décisions sont de première importance pour l'entreprise et concernent une vision à long terme. Ainsi, compte tenu de l'évolution rapide des marchés, ces décisions vont nécessiter une grande prise de risque de la part de l'entreprise. En effet, le choix d'accroître ou non sa capacité de production en installant une nouvelle usine sera réellement judicieuse si

¹² FRANCOIS-GALASSO, « Aides à la planification dans les chaînes logistiques en présence de demande flexible », Thèse du doctorat, l'institut national polytechnique de Toulouse, 2007, p.23.

la demande, au moment où l'usine sera en fonctionnement, correspond à celle prévue au moment de la prise de décision.

2.2.2. Niveau Opérationnel

Les décisions prises au niveau opérationnel auront une portée plus limitée dans l'espace et dans le temps. À ce niveau, les décisions tactiques vont être déclinées de manière à ce qu'elles soient applicables au niveau d'un site de fabrication ou plus vraisemblablement d'un atelier.

De plus, Giard (2003) inclut dans le cadre des décisions opérationnelles les décisions liées au suivi de la production en temps réel. Ces décisions concernent les l'évolution, le suivi et le contrôle d'éléments du système de production jouissant d'une certaine autonomie, tels que des magasins automatiques, des machines-outils à commande numérique etc.

De manière plus exhaustive, Miller (2001) propose l'ensemble de décisions associées au niveau opérationnel suivant :

- Ordonnancement quotidien et hebdomadaire au niveau des unités de stockages (incluant la gestion des priorités),
- Équilibrages et correction des stocks à court terme,
- Traitement et ordonnancement des commandes clients,
- Ordonnancement et gestion des entrepôts,
- Ordonnancement de la main d'œuvre pour la fabrication et l'entreposage,
- Sélection des transporteurs pour les chargements non groupés,
- Supports logistiques pour les lancements individuels (par ex. Lancements d'approvisionnements directs spécifiques).

2.2.3. Niveau tactique

Le niveau décisionnel tactique va s'intéresser aux décisions à moyen et long terme qui devront être mises en application pour développer la stratégie décidée par l'entreprise.

D'après Miller (2001), les décisions de planification de la chaîne logistique concernant le niveau tactique sont les suivantes :

- Affectation des capacités de production aux familles de produits par usine, souvent en considérant des périodes temporelles de taille « moyenne » par exemple, trimestriellement),
- Taux d'utilisation des capacités planifiées en fabrication, par usine et au niveau du réseau,
- Besoins en main d'œuvre (niveaux nominal et d'heures supplémentaires),
- Allocation des sources d'approvisionnement aux usines, centres de distribution et détaillants par région ou pays,
- Gestion des transferts intersites (par ex. entre centres de distribution),
- Plans d'investissements et déploiement des stocks,
- Modes de transports et choix des transporteurs.

L'ensemble de ces décisions ne représente qu'une partie de toutes les décisions pouvant être prises au niveau tactique. Il est toutefois possible de dégager un certain nombre de caractéristiques communes entre ces décisions comme, par exemple, la portée temporelle donnée à chacune de ces décisions qui est d'environ 12 mois qui peut s'étendre jusqu'à 2 ans. Elle tient compte essentiellement des délais liés au cycle complet de fabrication, englobant le délai maximum d'approvisionnement, de production, et mise sur le marché.

3. Les Flux de la Chain logistique

On peut distinguer trois flux traversant une Chaîne logistique : flux d'information, flux physique et financier¹³ :

3.1. Les flux d'information :

Le flux d'information représente l'ensemble des transferts ou échange de données entre les différents acteurs de la Chaîne logistique. Il s'agit en premier lieu des informations commerciales, notamment les commandes passées entre clients et fournisseur, une commande comprend généralement la référence du produit, la quantité commandée, la date de livraison souhaitée et le prix éventuellement négocié lors de la vente, mais les entreprises s'échangent aussi des informations plus techniques, paramètres physiques du produit, gammes opératoires, capacités de production et éventuellement de transport, information de suivi des niveaux de

¹³ François M-Julien, Planification des chaînes logistiques : modélisation du système décisionnel et performance, Thèse de doctorat en productique, Université de Bordeaux, 2007, page 33.

stock. Ces dernières sont de plus en plus réclamées par les clients qui souhaitent l'état d'avancement de fabrication de leur produit.

Le flux d'information est de plus en plus rapide grâce aux progrès des techniques d'information et de communication (TIC). Toutefois, le développement des flux d'information au sein de la Chaîne logistique trouve ses limites dans le besoin de confidentialité entre acteur.

3.2. Les flux physiques :

Le flux physique est constitué par le mouvement des marchandises transportées et transformées depuis les matières premières jusqu'aux produits finis en passant par les divers stades de produit semi-fini. Il justifie l'organisation d'un réseau logistique, c'est-à-dire les différents sites et les espaces de stockage nécessaires pour pallier les aléas et faire tampon entre deux activités successives.

L'écoulement de flux physique résulte de la mise en œuvre des diverses activités de manutention et de transformation des produits quel que soit leur état. Le flux physique est généralement considéré comme étant le plus lent des trois flux.¹⁴

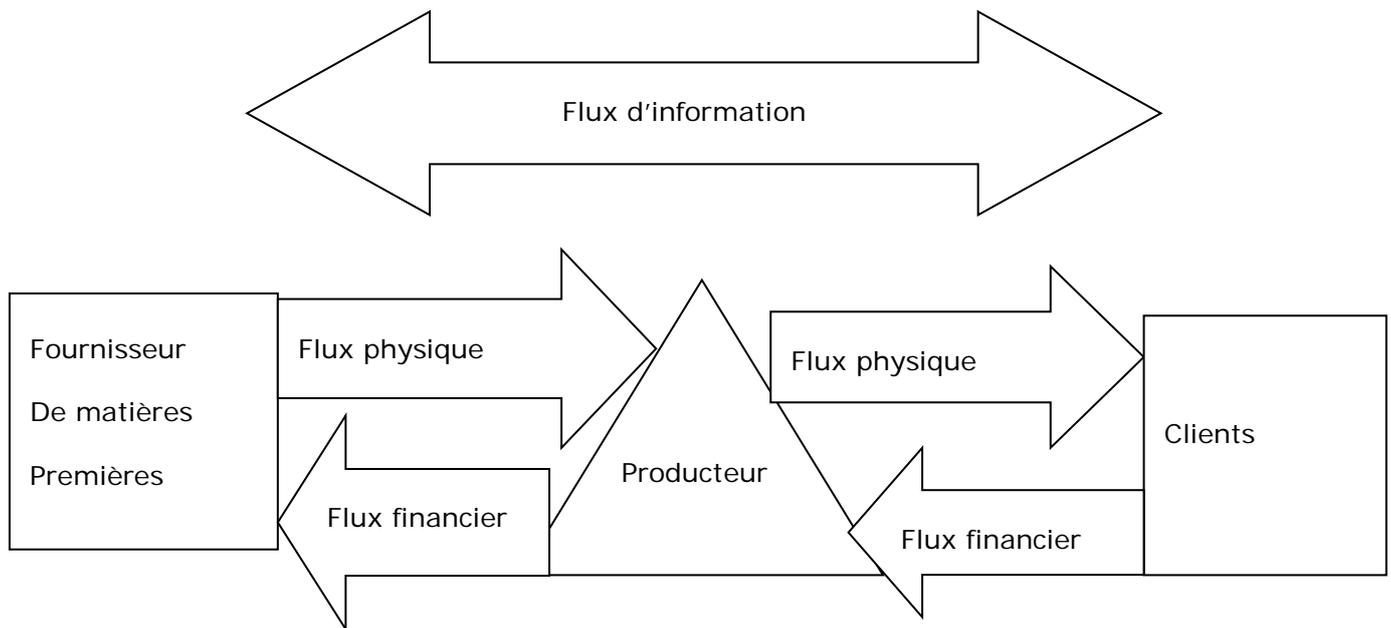
3.3. Les flux financiers :

Le flux financier concerne la gestion pécuniaire des entreprises, ventes des produits, achats de composants ou de matières premières, mais aussi des outils de production, de divers équipements, de la location...et bien sûr du salaire des employés.

Le flux financier est géré d'une manière centralisée dans l'entreprise par le service financier, en des relations avec les diverses fonctions, achat, production et commercial, sur le long terme.

¹⁴ BOUROUBA Yasmina, « Le rôle du système d'information dans l'optimisation de la chaîne logistique, cas de CEVITAL » Mémoire de master, Université de Bejaia, 2013, p11.

Figure N°3 : Modélisation des flux d'une chaîne logistique



Source : Marzouk Salah « la chaîne logistique » édition, paris, 2007, p.14.

4. La structure de la Chaîne logistique

La structure d'une chaîne logistique liée à la nature et des objectifs souhaités lors de la conception, plusieurs structures ont été développées, du point de vue flux physique, elles peuvent être classifiées en quatre types ¹⁵:

4.1. Structure divergente :

Elle est vraisemblablement plus adéquate au fonctionnement des réseaux de distribution qui choisissent souvent de faire un positionnement des stocks des centres de distribution et un éclatement ensuite vers des détaillants.

4.2. Structure convergente :

Une chaîne est dite convergente si un client est alimenté par plusieurs fournisseurs de différents réseaux de distribution, elle est souvent caractéristique des réseaux d'approvisionnement dans le domaine manufacturier où une entreprise d'assemblage reçoit des pièces de diverse provenance. Cette structure est également présente dans les réseaux d'assemblage.

¹⁵ FRANCOIS (J) :op.cit., p.30.

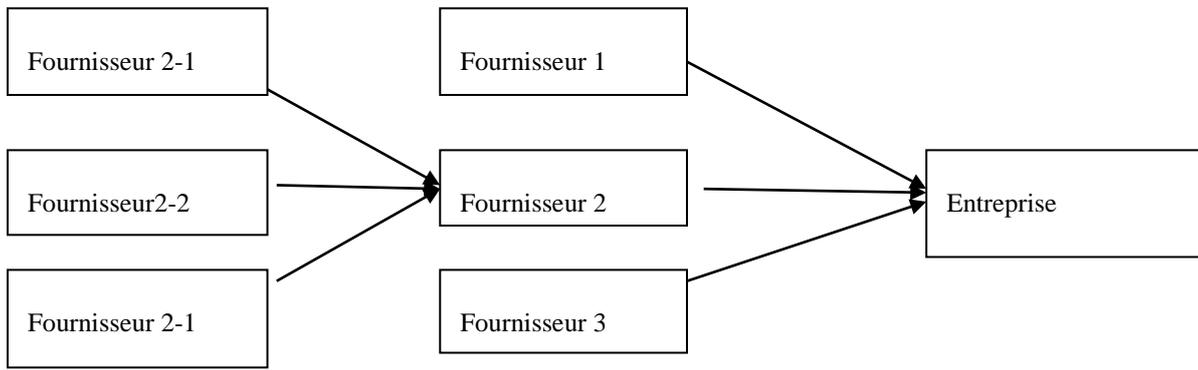
4.3. Structure en réseau :

C'est la combinaison des deux structures précédentes, elle peut être assimilée au réseau informatique (centralisation et distribution).

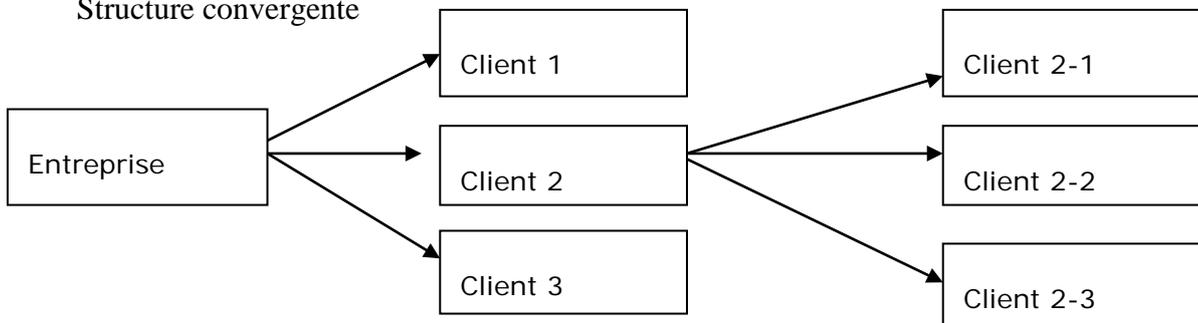
4.4. Structure séquentielle ou linéaire :

Chaque entité de la chaîne alimente une seule autre entité en aval.

Figure n 4 : Les différentes structures des chaînes logistiques



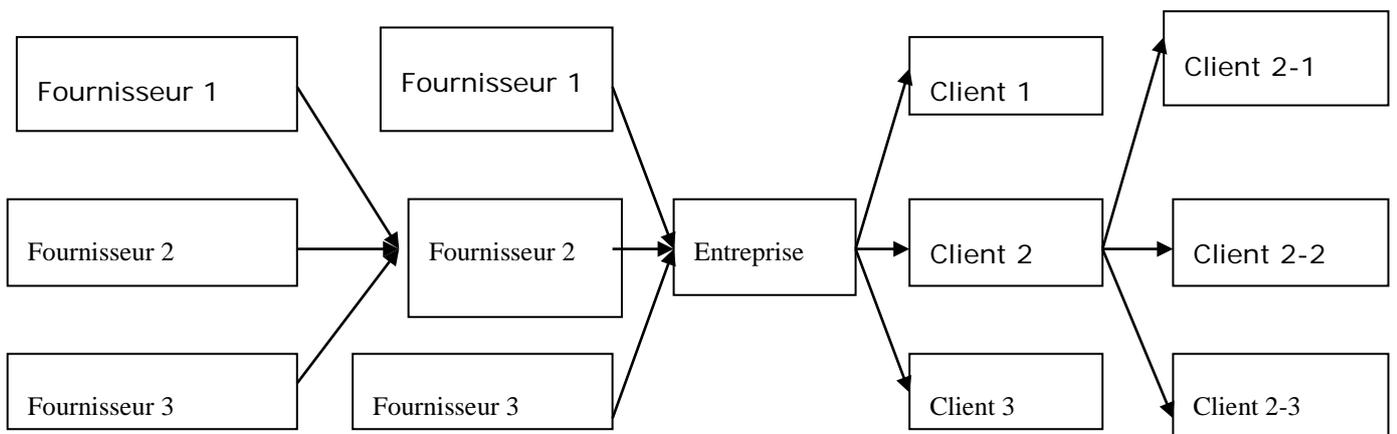
Structure convergente



Structure divergente



Structure divergente



Structure de réseau

Source : réalisé par nous même

5. Les enjeux de la chaîne logistique :

La chaîne logistique est le meilleur moyen pour améliorer les prestations au près des distributeurs et des consommateurs et d'assurer la rentabilité de l'entreprise.¹⁶

En effet, les enjeux pour une entreprise de se lancer dans un projet de SC sont de :

- Optimiser l'utilisation des ressources (de production et de distribution).
- Réduire les coûts.
- Réduire les stocks.
- Attirer et fidéliser les clients par des avantages sur les prix et les services en répondants à leurs besoins en matière de personnalisation, de rapidité de traitement des commandes et de livraison.

Il s'agit donc de livrer le bon produit aux bonnes quantités, au bon moment et au moindre coût.

6. Les outils de la chaîne logistique :

La performance d'une entreprise dépend des systèmes de gestion, cependant plusieurs systèmes mis au point à fin d'éclairer la prise de décision, cette partie s'intéresse aux concepts répondus qui sont : MRP, ERP, APS.¹⁷

6.1. Les MRP (Material Resource Planning):

Ce logiciel a pour but de mettre en place les outils informatiques avec le système de différents partenaires, il permet d'échanger les données commerciales (passée la commande.... Etc.), et comptables. Le commerce électronique est très simple et rapide, il permet de gagner de temps.

6.2. Les ERP (Entreprise Ressource Planning) :

Ce sont des systèmes d'information qui intègrent les différentes fonctions de l'entreprise comme la vente, prospection et devise, production.... Etc.). Il prend compte les transactions (commande..) et l'exécution de transaction (suivi), ce système permet à l'utilisateur l'accès à tous les informations pour mieux traiter les demandes des clients.

¹⁶ KHALED-GHEDIRA, « Logistique de la production, approche de modalisation et de résolution », édition tichnip, Tunis, p.121.

¹⁷ MENTZER (J) « Defining the supply chain management », volume 2, London, 2001, p72.

6.3. Les APS (Advanced Planning and Scheduling):

Ce system permet de planifier à l'avance l'ensemble des flux de l'entreprise, et il est couplée avec le système ERP, il permet d'anticiper les demandes des clients et des productions associer.

6.4. Le système EDI (Échanges de Données Informatisé) :

Les entreprises ont un besoin d'échanger des informations avec leurs partenaires d'affaires. Pour communiquer, les moyens traditionnels peuvent être utilisés (téléphone, fax, courrier), mais ces moyens nécessitent une intervention humaine importante. Afin de réduire les temps de traitements des différents processus métiers, il a été pensé d'échanger des données de façon informatisée. Pour cela L'EDI est un procédé permettant de transférer directement d'ordinateur à ordinateur des données structurées, suivant une syntaxe et des messages préétablis via des réseaux de télécommunication.¹⁸

7. Les tendances actuelles de la supply Chain :

Aujourd'hui, la supply Chain est confrontée à de nouvelles problématiques et préoccupations telles que :¹⁹

7.1. La Réduction du nombre de fournisseurs :

Dans le passé, les organisations recouraient à un grand nombre de fournisseurs. Cela encourageait la concurrence et leur garantissait les livraisons dans le cas où le fournisseur à des difficultés.

La tendance actuelle, cependant, est de réduire le nombre de fournisseurs et de développer des relations de collaboration et de partenariat à long terme avec les meilleurs entre eux. En effet, il est prouvé que travailler étroitement avec un petit nombre de fournisseur peut faire gagner beaucoup à l'entreprise.

7.2. La sous-traitance de la chaîne logistique

Plusieurs entreprises se rendent compte qu'ils peuvent bénéficier des services d'entreprises spécialisées pour prendre en charge une partie ou la totalité de leur chaîne

¹⁸ VALLIN Philippe, La logistique : modèle et méthodes du pilotage des flux, édition Economica, 2eme édition, Paris, 2001, p161.

¹⁹ M.MEBARKI, Cours de management de la chaîne logistique, Université de Béjaia, 2018.

logistique. Ceci permet à l'entreprise de se concentrer sur ses activités de bases, ce qui lui permet de satisfaire les exigences en matière de qualité, capacité de production, temps de livraison... etc.

Traditionnellement, les fabricants transportent les produits finis de leur lieu de production et les stockent dans le système de distribution jusqu'à ce qu'ils soient demandés. Quand il ya beaucoup de variations sur un produit de base, ceci peut engendrer des stocks élevés en des produits spécialisés. Le Report consiste à stocker des produits quasi finis et retarder les opérations de personnalisation du jusqu'au dernier moment possible.

7.3. LE CROSS-DOCKING (transbordement quai à quai ou flow through distribution)

C'est un système de distribution dans lequel les marchandises réceptionnées par le centre de distribution ou la plate-forme ne sont pas stockées (notamment verticalement) mais préparées pour réexpédition immédiate à destination des magasins.²⁰

Il s'agit d'un type de préparation de commandes, assuré principalement par les entrepôts et les magasins, permettant de se passer des phases de stockage des produits en entrepôts. En effet les colis sont regroupés par commande sur une plate-forme (quai) ou ils ne font que transiter. Ils passent donc du transport amont (quai des arrivés des marchandises) au transport aval (quai des départs marchandises) dans un délai très court.

Cette méthode présente des avantages considérables. Les économies de temps qu'elles procurent favorisent le traitement des commandes à priorité élevée (produits frais, presse quotidienne...), de plus elle permet la réalisation d'économies liées au frais d'entreposage.

Elle nécessite cependant une organisation pointue avec le respect d'un ordonnancement des tâches de réception, expédition très précis.

Conclusion :

Pour conclure, La logistique est un des éléments majeurs de la supply Chain, ou chaîne logistique globale, est-elle assure un rôle primordial dans la vie de l'entreprise, à travers toutes les fonctions engagées dans la satisfaction d'une demande du consommateur : le point de départ vient des commandes de l'aval. À partir de cet objectif, le supply Chain

²⁰ Pierre Medan et Anne Gratacap, « Logistique et supply chaîne management », Dunod, Paris, 2008, p 129.

Chapitre II : Généralités sur la logistique et la chaîne logistique

management, gestion de la chaîne logistique globale, met en œuvre des outils et des méthodes permettant d'automatiser et d'améliorer les approvisionnements, en réduisant les stocks et les délais de livraison.

Chapitre III : L'implication du transport dans une chaîne logistique : Cas de Bejaia Logistique

Introduction :

Le transport est une activité indispensable dans une entreprise. Afin de vérifier nos hypothèses de travail, nous allons procéder à la réalisation d'un entretien auprès de l'entreprise Bejaia logistique, plus un guide d'entretien destiné aux différents services de l'entreprise.

Dans ce chapitre, nous allons présenter l'entreprise Bejaia logistique et son historique dans la première section, puis dans la deuxième section, présenter le guide d'entretien et l'analyse des résultats.

Section 01 : Présentation et historique de l'entreprise Bejaia logistique

1. Historique

À l'origine, la SARL BEJAIA LOGISTIQUE (BL), avant d'avoir un statut juridique d'une SARL, était un service parc et transport dans une entreprise de production d'eau minérale et boissons diverses nommée la SARL IBRAHIM ET FILS « IFRI ». La création de ce service parc et transport remonte à l'année 2002. Il a comme tâche d'assurer le transport de la marchandise produite par l'entreprise vers tous les coins du pays.

Au cours des années, la production de cette dernière augmentait, elle n'est plus restée comme avant. Son système de distribution de IFRI été touché par ses problèmes, et la maintenance de ses moyens de transports coûtait très cher surtout dans la période hivernale.

La SARL « IFRI » s'est trouvée dans une situation très délicate. Elle se préoccupait du transport plus que l'amélioration de sa production principale qui est l'eau minérale et les boissons et la qualité de leurs produits. De peur que sa gamme se rabaisse sur le marché face à ses concurrents qui sont très nombreux, la SARL « IFRI » décida de décentraliser son service parc et transport pour externaliser et alléger la charges sur leurs ressources humaines et pour éviter les coûts engendrés par l'utilisation de ses véhicules surtout dans la période hivernale et avoir le droit de les louer. Cette entreprise a été nommé BEJAIA LOGISTIQUE (BL) et elle a été créé au mois d'octobre de l'année 2008.

Chapitre III : L'implication du transport dans une chaîne logistique : Cas de Bejaia Logistique

Au début, « BL » n'était qu'une petite entreprise qui est chargée seulement du transport de la marchandise de son entreprise mère. Au fil des années, elle s'est lancée et réalisée de très grandes bénéfices, ce qui fait que son activité évolue au fur et à mesure que sa performance. Elle est devenue une entreprise à part qui pense et agit par elle-même. Avec son parcours qui a été entendu, l'entreprise a réussi de se transformer de la petite entreprise qu'elle était en 2008 à une moyenne entreprise puis une grande entreprise actuellement et seulement au long de dix ans (10) et cela grâce à sa bonne gestion.

2 Présentation de l'entreprise Bejaia Logistique

Fondée en 2008, la SARL BEJAIA LOGISTIQUE est la référence algérienne dans le domaine du transport routier. Elle bénéficie d'une image de qualité et d'une notoriété nationale, en disposant d'un important parc de transport. En outre, elle propose la location des engins et du matériel pour bâtiments et travaux publics, manutention, location de véhicules avec ou sans chauffeur et dans le transport des produits pétroliers. Elle est inscrite au registre de commerce sous le numéro 07B0185663.

Elle est implantée dans la zone industrielle AHRİK IGHZER AMOKRANE, elle-même située dans la commune d'Ouzellaguen. Ce territoire appartient à la wilaya de Bejaia et se trouve au nord-est de l'Algérie.

Elle possède un capital 95 400 000 DA et a réalisé en 2017 un chiffre d'affaire de l'ordre de 1 938 618 000 DA.

BL tente d'apporter des solutions logistiques dans les différents domaines, ce qui traduit la multiplication de ses clients internes et externes (voir la figure 5).

Chapitre III : L'implication du transport dans une chaîne logistique : Cas de Béjaia Logistique

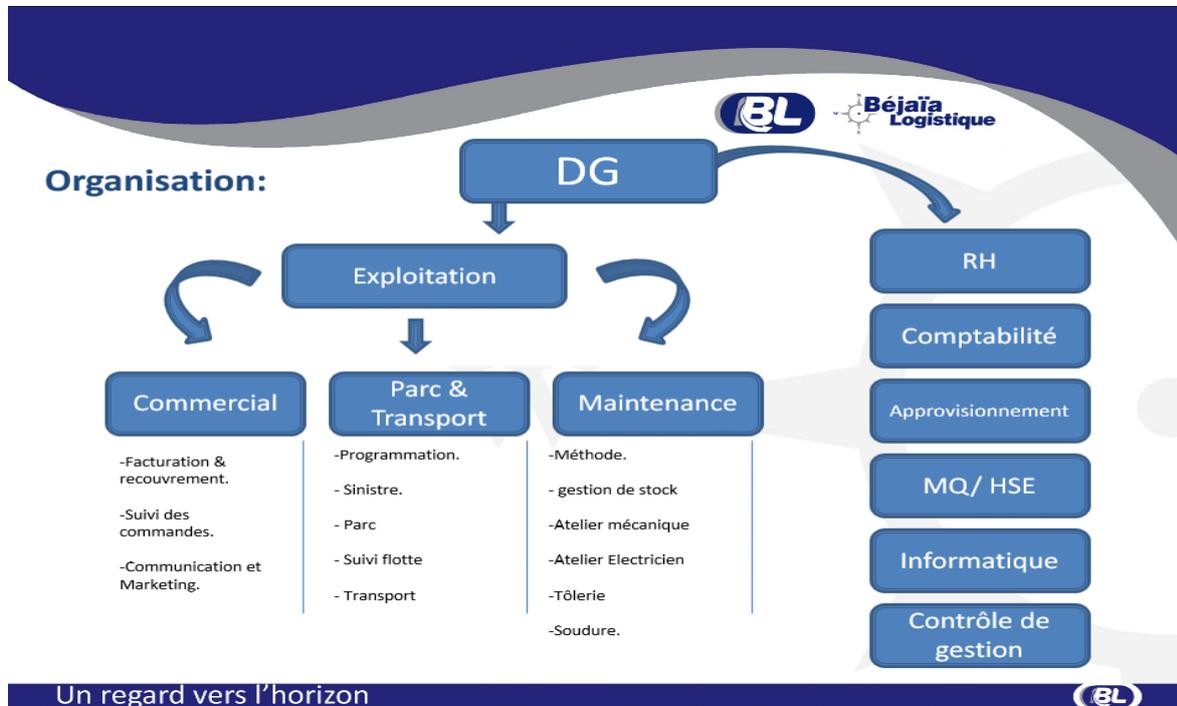
Figure N°5 : Présentation en chiffre de BL et ses principaux clients



Source : Document fournit par l'organisme d'accueil.

3. L'organigramme de l'entreprise

Figure N°6 : L'organigramme de Bejaia Logistique



Source : Document fournit par l'organisme d'accueil.

La Sarl (BL) est constituée d'une direction et de trois épaulés qui sont les cœurs de métier « commercial, parc & transport et maintenance ». Chacune de ses structures contient des services ou des sous structures comme le montre l'organigramme.

3.1. La direction :

Dirigé par un directeur général qui assure et applique les décisions prises lors des différents conseils d'administration. A l'instar de tout autre centre de décision, la direction générale de BL est le poumon de l'ensemble de la société où tout se coordonne et se décide pour tout ce qui a trait au quotidien à la politique de gestion de l'entreprise.

3.2. La structure commerciale :

Cette structure est dirigée par un directeur qui veille sur le bon fonctionnement de ce service. Son rôle et sa mission est le suivi, traité des commandes, facturation et recouvrement, communication et marketing.

3.3. La Structure Maintenance :

Cette structure est tenue par un responsable maintenance qui gère l'ensemble des différentes catégories socioprofessionnelles qui a rapport avec cette combinaison. Elle se partage en deux sous structures (entretien et maintenance), chacune de ses sous structures accomplis les activités qui lui ont été déléguées. Chaque composante se charge de certaines tâches et cela comme suit :

- De veiller au bon fonctionnement du matériel roulant ;
- De veiller à la bonne exécution de la maintenance curative et corrective ;
- D'élaborer et d'organiser les plannings pour la maintenance préventive.

❖ Entretien Auto :

Cette sous structure Maintenance est l'ensemble des personnes qui fait l'entretien des véhicules statué par un chef de groupe entretien. On trouve : les pompistes et les agents d'entretiens. Leur responsabilité dans l'entreprise se résume en :

- Définir, animer, encadrer, indiquer et organiser les tâches équitablement pour l'ensemble du personnel entretien ;
- Gérer, et contrôler l'utilisation des équipements et la sortie des pièces de rechange ;
- Informer la programmation et les chefs de groupe chauffeur de chaque immobilisation d'un véhicule.

❖ Pompiste et Agent d'Entretien Auto :

Ils procèdent à un travail d'équipe qui consiste à :

- Laver les véhicules et veiller à leur propreté ;
- Respecter les règles générales d'hygiène et de sécurité ;
- Respecter le règlement et les procédures.

3.4. La Structure Parc & transport :

Cette structure est le cœur de l'entreprise. Elle est déléguée par un responsable parc et contient l'ensemble des chauffeurs qui exécutent les missions et les autres personnes qui font la gestion de ce service tel que les chefs de groupe chauffeurs et les programmeurs transport

Chapitre III : L'implication du transport dans une chaîne logistique : Cas de Bejaia Logistique

qui gèrent toutes sorties ou mission réalisée par l'entreprise et une personne qui s'occupe du suivi des sinistres. Cette structure à une influence directe sur la performance de l'entreprise, et chaque personne a ses tâches à effectuer. Par exemple :

❖ Le Responsable Parc :

Il a comme responsabilités :

- Veiller à la satisfaction des clients par rapport à la disponibilité des camions et l'état de la marchandise transportée ;
- De communiquer les prix des prestations transport aux clients ;
- Vieller à la répartition équitable des missions des chauffeurs.

❖ Les autres ouvriers du Parc :

Ces ouvriers sont les chefs de groupe parc, les programmeurs transport et le chargé de suivi des sinistres. Ils ont pour tâche de :

• Chef de Groupe Parc :

Ses tâches se résument en :

- Sensibiliser les chauffeurs sur le respect de la hiérarchie ;
- Veiller sur l'hygiène des camions ;
- Assurer le respect des règles disciplinaires des chauffeurs.

• La Programmation :

Ils ont pour mission de :

- Faire la gestion des camions ;
- Faire la gestion des chauffeurs ;
- Établir le programme des rotations selon les différentes commandes des clients.

Chapitre III : L'implication du transport dans une chaîne logistique : Cas de Bejaia Logistique

- **Chargé de Suivi des Sinistres :**

C'est la personne qui se charge de tout ce qui est en relation avec l'assurance du matériel roulant et les procédures nécessaires à suivre en cas d'accident. Il a pour rôle de :

- Suivre les échéances des différentes assurances (véhicules, marchandise) ;
- Recueillir les informations nécessaires du sinistre auprès des concernés (nom, prénom, lieu, date,...etc.)
- Faire la déclaration de sinistre.

Section 2 : Présentation du guide d'entretien et analyse des résultats

Cette section porte sur la présentation du guide d'entretien effectué au sein de l'entreprise SARL BL durant la période de notre stage. Il est suivi d'une analyse des résultats obtenus.

1. La méthode de l'entretien

L'entretien est une situation de communication orale, l'un est l'enquêteur et l'autre l'enquêté (plus rarement un groupe). Les données recueillies sont essentiellement des opinions, des motivations, c'est-à-dire des informations qualitatives. Il est souvent choisi pour compléter une enquête par questionnaire.

La méthode d'entretien est une méthode de collecte d'information soit d'une façon directe ou non directe¹. Elle consiste à un rapport oral entre deux personnes ou un groupe de personnes, qui permet de préciser l'évaluation d'une situation, cette technique se caractérise par la présence de deux personnes qui sont enquêteur et le répondeur.

Cette enquête permet de distinguer des attitudes, les opinions, et motivation des répondeurs. Comme on peut dire aussi que l'entretien est réputé parmi les techniques les plus difficiles de l'enquête à cause de la relation directe qui se préconise entre l'enquête et l'enquêteur.

¹ THIETAR et COLL, « Méthode de recherche en management », édition, Dunod, Paris, 2003, p.235.

Chapitre III : L'implication du transport dans une chaîne logistique : Cas de Bejaia Logistique

1.1. Les différents types d'entretien

Il existe 3 types d'entretiens :

- **L'entretien non directif** : il repose sur une expression libre de l'enquêté à partir d'un thème proposé par l'enquêteur. L'enquêteur se contente alors de suivre et de noter la pensée, le discours de l'enquêté sans poser de questions.
- **L'entretien directif** : ce type d'entretien s'apparente sensiblement au questionnaire, à la différence que la transmission se fait verbalement plutôt que par écrit. Dans le cadre de cet entretien, l'enquêteur pose des questions selon un protocole strict, fixé à l'avance (il s'agit d'éviter que l'interviewé ne sorte des questions et du cadre préparé).
- **L'entretien semi-directif** : il porte sur un certain nombre de thèmes qui sont identifiés dans un guide d'entretien préparé par l'enquêteur. L'interviewer, s'il pose des questions selon un protocole prévu à l'avance parce qu'il cherche des informations précises, s'efforce de faciliter l'expression propre de l'individu, et cherche à éviter que l'interviewé ne se sente enfermé dans des questions.

1.2. Présentation du guide d'entretien :

Ce guide d'entretien rentre dans le cadre de la préparation de notre mémoire de fin d'étude pour l'obtention d'un diplôme de master en Sciences commerciales, option Logistique et Distribution, ayant pour thème le rôle et l'importance du transport routier de marchandises dans le développement de la chaîne logistique au sein de l'entreprise agro-alimentaire afin de collecter les informations nécessaires à la réalisation de ce travail.

L'objet de cette recherche est de faire le point de vue sur l'ensemble de la fonction de transport et distribution et leur efficacité dans le développement de la chaîne logistique au sein de l'entreprise Bejaia logistique (BL). Ainsi, notre guide d'entretien a été décomposé en trois parties : La fonction transport et logistique, la fonction distribution et la fonction de la chaîne logistique.

2. Analyse des résultats de l'entretien

3.1. La fonction transport et logistique

Question 1: Quelles sont les activités et la mission principale de SARL Bejaia Logistique ?

Chapitre III : L'implication du transport dans une chaîne logistique : Cas de Bejaia Logistique

Les activités de BL sont étendues au transport routier de marchandises, location d'engins et matériels pour bâtiment, travaux publics et manutention, location de véhicules avec ou sans chauffeur et le transport des produits pétroliers.

L'entreprise BL a pour but de réaliser diverses missions aux activités qu'elle pratique quotidiennement :

- Assurer l'arrivée au bon état des marchandises transportées ;
- Fidéliser ses clients et essayer d'en acquérir d'autres ;
- Améliorer son système de distribution ;
- Assurer un bon climat de travail pour les employés ;
- Gérer le développement des RH et les moyens matériels nécessaires au bon fonctionnement de l'entreprise.
- Assurer une représentativité nationale et faire face aux concurrents ;
- Tenter d'élargir le réseau d'activités à l'extérieur du pays.

Question 2 : Quelle est le rôle et l'importance du transport dans l'entreprise SARL Bejaia logistique ?

BL est une entreprise qui s'engage pour choisir les clients avec qui elle travaille sur tout le territoire national. La logistique est une fonction indissociable du métier de transport, elle permet de suivre rigoureusement les chargements chez les clients où elle prend plus de quatre heures pour effectuer ses chargements avec ses moyens humains et matériels. Sa facture est importante pour la rentabilité et la couverture des charges et le délai de route est bien étudié par rapport au temps de marché des chauffeurs et des camions.

Question 3 : Quelle est la place de BL dans le domaine (métier) de transport ?

Bejaia logistique occupe une place très importante dans le domaine de transport. Elle est parmi les cinq tops et grandes entreprises au niveau nationale, avec une flotte composée de plus de 1000 véhicules et plus de 600 collaborateurs (salariés).

Chapitre III : L'implication du transport dans une chaîne logistique : Cas de Bejaia Logistique

Tableau 2 : Présentation de la flotte de l'entreprise BL

Matériels de l'entreprise	Nombre de véhicules
Camions	357
Remorques	339
Voitures	240
Engins	10
Manutention	05
Bus TOYOTA	09
Tracteurs	40
TOTAL	1000

Source : Réalisé par nos même à partir de l'entretien effectué au sein de l'entreprise.

Question 4 : Quels sont les outils, les techniques et les moyens que l'entreprise utilise pour savoir et suivre les marchandises pendant l'acheminement ?

BL dispose de logiciels qui apportent une amélioration très importante pour que sa chaîne logistique développée. Parmi ces techniques on a :

- ✓ L'installation de GPS (géo-localisation) : c'est une solution qui permet le suivi instantané des commandes et des livraisons à temps réel des véhicules de l'entreprise, avec assistante technique 24h/24, lire le tableau de bord en ce qui concerne le gasoil, le volume, le poids...), l'autonomie du client à suivre lui-même l'évolution d'une livraison à temps réel.

Question 5 : Quelle est l'amélioration apportée à l'entreprise par la fonction de la logistique ? Et pourquoi ?

L'amélioration porte sur les points suivants :

- ✓ Atelier mobile équipé d'une assistante technologie 7j/7,
- ✓ Atelier intégré doté d'un équipement de maintenance performant issu d'une technologie de pointe soutenu par un magasin de pièces de rechange d'une superficie de plus de 600M ;
- ✓ Station à carburant intégrée d'une capacité de stockage de 200 000 litres ;
- ✓ Pratique lavage opérationnelle 24h/24, flotte prête et propre à chaque instant.

Chapitre III : L'implication du transport dans une chaîne logistique : Cas de Bejaia Logistique

La fonction de la logistique apporte une amélioration importante à l'entreprise BL, et ce pour but de :

- ✓ Minimiser les coûts ;
- ✓ Respecter et optimiser le temps ;
- ✓ Rendre sa flotte prête et propre à chaque instant ;
- ✓ Respecter les règles générales d'hygiène et de sécurité.

Question 6 : En quoi consiste le rôle de la logistique au sein de l'entreprise BL ?

Le rôle de la logistique consiste à :

- Gérer et contrôler l'ensemble des activités relevant de la fonction logistique ;
- Elaborer les procédures de gestion et normes de travail ;
- Elaborer les objectifs et programmes de travail, budgets et bilans ;
- Vieller à la discipline du personnel ;
- Relation de coopération et de coordination avec les autres structures de l'entreprise.

2.2. La fonction de distribution :

Question 1 : Quelles sont les stratégies de distribution que BL adopte ?

Les stratégies de distribution que BL adopte sont :

- La distribution sur niveau national et international (la Tunisie)
- Un délai de route est fixé pour chaque destination.

Tableau N° 3 : Les délais de route

Lieu (destination)	Le délai de route fixé par BL
Alger	01 journée à 200 km
Constantine	01 journée à 300 km
Chlef	01 journée à 385 km
Oran	02 jours à 600 km
Ain-Temouchent	03 jours à 660 km
Tamanrasset	07 jours 1950 km

Source : Résultats de l'entretien

Chapitre III : L'implication du transport dans une chaîne logistique : Cas de Bejaia Logistique

- Emprunter les routes les plus courtes et les plus sécurisées

Le choix des itinéraires influence la consommation d'énergie avec avantage aux autoroutes et aux routes à grande circulation.

- Essayer d'éviter le retour à vide.

Question 2 : Quels sont les types des circuits de distribution suivie par BL ?

BL fait le transport de marchandises d'un point à un autre (chargement, déchargement), accordé par le donneur d'ordre (client) et le type de véhicules utilisé pour livrer (temps est égal à la distance divisée par la vitesse et la livraison de grand tonnage (de 23 à 30 tonnes) selon la demande du client.

Tableaux N° 4 : Les prescriptions de vitesse

Poids total autorisé en charge (P.T.A.C)	Vitesses maximales
5,5 tonnes < PTAC < 10 tonnes	90 km/h
10 tonnes < PTAC < 15 tonnes	85 km/h
15 tonnes < PTAC < 19 tonnes	75 km/h

Source : Résultat de l'entretien

Question 3 : Comment l'entreprise BL reçoit ses commandes ?

La réception de la commande du client est prise en charge par le commerciale, soit par :

- Mail.
- Bon de commande.
- Téléphone.
- Via une application des commandes.

Chapitre III : L'implication du transport dans une chaîne logistique : Cas de Bejaia Logistique

Question 4 : Comment et par quel moyen BL effectue ses livraisons ?

- Camion semi-remorque (20,25 et 30 tonnes), porteur 10 tonnes.
- Camion plateau 20, 30 et 40 tonnes.
- Camion porte engin (44 tonnes maximum).

La charge d'un véhicule est articulée par le poids et dimensions

- Véhicule isolé :
 - À 2 essieux 19 tonnes
 - À 3 essieux 26 tonnes
 - À 4 essieux 32 tonnes
- Véhicule articulé ou train double
 - À 3 essieux 38 tonnes
 - À 4 essieux 40 tonnes

Question 5 : Quels sont les problèmes que BL rencontre lors de la livraison ?

Les problèmes que BL rencontre lors de livraison sont :

- Retard de chargement et de déchargement.
- Chauffeur en retard.
- Fermeture des routes
- Bouchon embouteillage
- Erreur de destination.

Question 6 : Quelles sont les réclamations des clients que BL reçoit lors de livraison ?

Les réclamations reçues par BL de la part des clients sont :

- Arrivée en retard des camions.
- Livraison tardive.
- Manque des bons de livraison.

Chapitre III : L'implication du transport dans une chaîne logistique : Cas de Bejaia Logistique

Question 7 : Quelle est la mission du métier de chauffeur routier dans l'entreprise BL ?

Le chauffeur routier doit également gérer la relation avec le client et parfois procéder au déchargement de la marchandise. Il supervise le bon déroulement de la livraison, du départ jusqu'à son arrivée à bon port. Le rôle du chauffeur est de :

- Superviser le chargement des marchandises.
- Respecter les conditions de sécurité en respectant les temps de pause obligatoires.
- Veiller sur les marchandises transportées.
- Respecter les délais de livraison.
- Superviser le déchargement de la marchandise.
- Faire signer le bon de livraison.
- Entretenir son camion.
- Mettre à jour les documents de bords, les bordereaux de livraison et l'ensemble des papiers réglementaires.

Question 8 : Sur quels critères BL choisie et fait le recrutement de ses chauffeurs et pourquoi ?

À partir de :

- Le permis de conduire catégorie C (poids lourds) est indispensable pour conduire un camion
- Un test de conduite.
- Taux d'expérience minimum (1 an).
- Être en bonne santé et rationnel.

BL fait une formation adaptée à ce type de pratique pour leurs chauffeurs, car les chauffeurs sont le cœur de ce métier.

Question 9 : Quelles sont les méthodes utilisées pour l'encaissement ? Classez-les par ordre.

- Soit par chèque bancaire ou par ordre de virement. Il sera récupéré par le commercial.
- Vérifier les soldes sur système.
- Transmettre à la comptabilité.

Chapitre III : L'implication du transport dans une chaîne logistique : Cas de Bejaia Logistique

Question 10 : Comment BL motive ses chauffeurs ?

BL motive les chauffeurs par :

- Les frais de mission 8000DA.
- Une pose de 45 minutes chaque 4h30.
- Suivi des camions pendant le trajet (géo-localisation) pour la sécurité.
- Nouveau matériel confortable.

Question 11 : Quelle est la méthode utilisée par BL pour déterminer le coût d'une commande client ?

BL fait ses calculs à partir de :

- Réglementation.
- Temps de conduite par heure et par jour.
- Les coûts variables (les matières premières (carburant), les pneumatiques, l'entretien, kilométrage etc....).
- Les coûts fixes (le salaire de conducteur, charges sociales afférentes à ces salaires, les frais de déplacement etc....)
- Plus la marge : coût de revient * pourcentage de l'entreprise.

Question 12 : Comment l'entreprise BL mesure l'efficacité de la distribution ?

Cette efficacité est mesurée par :

- La satisfaction de la clientèle.
- Le respect des délais de route.
- Nombre de rotations.

2.3. La fonction de la chaîne logistique

Question 1 : Quel est le rôle de la maintenance dans le développement de la chaîne logistique de l'entreprise BL ?

La maintenance doit assurer la rentabilité des investissements matériels de l'entreprise en maintenant le potentiel d'activité et en tenant compte de la politique de l'entreprise.

Chapitre III : L'implication du transport dans une chaîne logistique : Cas de Bejaia Logistique

Le service maintenance s'efforcera de réduire les durées d'immobilisation du matériel et les coûts de ses interventions. Sachant que les réductions de coûts et d'immobilisation ne sont possibles que si le matériel et les interventions ont fait l'objet d'une étude préalable. Il est donc nécessaire de préparer le travail et d'étudier les conditions de fonctionnement, les défaillances possibles et les conditions d'exécution des interventions.

Le service technique lié à cette fonction doit fournir toutes les informations qualitatives et quantitatives susceptibles d'influencer les politiques particulières de l'entreprise.

Question 2 : Est-ce que BL applique la logistique inverse (retour) ?

Oui, L'entreprise BL applique la logistique inverse (retour), qui consiste à gérer et optimiser les flux provenant du développement vers le recyclage, l'entreprise est toujours éveillée sur le retour de ses camions à vide, après le déchargement des marchandises et la réalisation de l'émission. Les programmeurs travaillent en collaboration avec les commerciaux toujours en cherchant et essayant de trouver les clients dans ces zones (ou termine la première mission) pour affecter les camions à la deuxième mission (retour plein).

Question 3 : Quelles sont les orientations que vous souhaitez apporter à la chaîne logistique ?

Les orientations que BL souhaite apporter à la chaîne logistique est de concevoir des outils de pilotage et de gestion (procédures de suivi des commandes, circuit et système d'information plus efficace,...) permettant de tracer l'acheminement des produits entre les différents acteurs de la chaîne logistique (producteurs, fournisseurs, transporteurs, distributeurs,...) dans un objectif de rationalisation et d'optimisation (qualité, rentabilité, délais, sécurité).

3. La synthèse des résultats de l'entretien

Dans ce point, on va synthétiser les résultats de notre entretien et savoir le développement de la chaîne logistique de BL.

Notre analyse est faite à l'aide d'un guide d'entretien afin de déterminer le rôle du transport et la distribution suivie par BL. Cette entreprise donne une grande importance pour

Chapitre III : L'implication du transport dans une chaîne logistique : Cas de Bejaia Logistique

le client en premier lieu et au facteur matériel et humain en second lieu, ce qui a fait d'elle une entreprise parmi les cinq tops dans l'échelle nationale.

BL essaye d'améliorer son système dans le but d'atteindre les objectifs de l'entreprise. Dans le tableau suivant, on va montrer quels sont les points forts et les points faibles de Bejaia Logistique.

Tableau N°5 : Les forces et les faiblesses de BL

Les forces	Les faiblesses
<ul style="list-style-type: none">-Atelier mobile équipé d'une assistance technique à distance 7j/7.-véhicule récent de bonne technologie.-Bonne qualité des véhicules utilisés dans le transport.-Atelier intègre un équipement de maintenance performant issu d'une technologie soutenu par un magasin de pièces de rechange d'une superficie de 600M.-Une large gamme de véhicules pour une bonne prestation de service et une bonne image de marque pour l'entreprise.	<ul style="list-style-type: none">-Grand nombre d'accidents.-Coût important des pièces de rechanges.-Absence d'encadrement qualifié en fonction de la logistique.-Augmentation des prix du service sur le marché national.

Source : Résultat de l'entretien

On peut dire que BEJAIA LOGISTIQUE est une entreprise qui possède de bons matériels et un système qui sert à localiser et suivre les véhicules pour gérer la livraison des marchandises.

Après avoir présenté les points forts et faibles, on va présenter les opportunités et menaces de l'entreprise :

Chapitre III : L'implication du transport dans une chaîne logistique : Cas de Bejaia Logistique

Tableau N°6 : Les opportunités et menace de l'entreprise BL

Opportunités	Menaces
-Forte demande sur le marché de transport. -Marché en croissance. -Extension vers les pays voisins	-Le marché informel et la concurrence déloyale. -Peu de chauffeurs ayant des compétences à recruter.

Source : Résultat de l'entretien

Bejaia logistique dispose d'une flotte de nouveaux véhicules et de bonne technologie. De 2015 à 2016, BL a acheté 204 camions. En 2017, elle a acheté plus de 76 camions pour son propre parc. Son chiffre d'affaire a évolué de plus de 22% pendant 4 ans.

Selon le cadre de l'entreprise qui nous a conduits à ces résultats, BL est très contente de la situation de l'entreprise à ce moment du chiffre d'affaire réalisé.

Section 3 : Étude d'un cas pratique

Le portefeuille client de l'entreprise BL dispose de plus de 40 partenaires, et le client principal est l'entreprise Ifri. Notre étude de cas se concentre sur l'un de ses clients.

Le mois de mai 2018, le service commercial de BL reçoit une commande du client X pour l'acheminement d'une marchandise de 26 palettes. Le point de départ est Bejaia vers Oran.

Dans ce cas, l'entreprise BL va effectuer le transport de la marchandise demandée au client destiné efficacement.

Le service commercial informe le service programmation qu'il y a une commande, pour faire la planification. Le client X a donné les informations de base pour le service commercial qui sont :

- ✓ Le lieu de chargement
- ✓ Le lieu de déchargement
- ✓ Le chemin à suivre
- ✓ Le type de camion
- ✓ L'heure
- ✓ Est- ce que il ya les conditions particulières.

Chapitre III : L'implication du transport dans une chaîne logistique : Cas de Bejaia Logistique

Après, les programmeurs confirment que les conditions sont réunies avec le client X, et informent le service commercial que la commande sera validée et donnent le planning qui se compose de :

- ✓ Numéro de camion
- ✓ Nom, prénom de chauffeur et N° de téléphone
- ✓ Immatriculation.

Toujours, le service commercial informe le client que sa commande est prise en charge, et envoie le planning qu'il reçoit du service programmation pour le client X.

L'équipe commerciale fait le suivi de la mission avec les programmeurs qui se compose de quatre bureaux qui sont :

- ✓ Bureau N°1 pour client principal Ifri
- ✓ Bureau N° 2 pour le port
- ✓ Bureau N° 3 pour le client externe (labelle, condor...)
- ✓ Bureau N° 4 : pour la conformité des camions, le contact avec les chauffeurs s'il ya des problèmes.

BL calcule les missions de ses clients selon le kilométrage (délai de route), avec le délai de route, puis fait ses tarifs.

1. Classification des coûts dans l'entreprise BL

Les coûts peuvent être classés en 2 catégories :

1. les coûts variables
2. les coûts fixes

Dans le transport routier de marchandises, BL est prestataire de service et vend du kilomètre. Pour réaliser ces kilomètres, il faut du temps. Les unités d'œuvre sont :

1. Pour les charges variables, l'unité d'œuvre est le kilomètre.
2. Pour les charges fixes, l'unité d'œuvre est la journée. (le nombre d'heures quotidiennes, mensuelles et annuelles doit être prévu dans les calculs).

Les coûts seront différents selon l'activité exercée : Longue distance, courte distance, lot complet ou 1/2, citerne, benne,... En marchandises occasionnel, régional, national ou international : ligne régulière urbaine et non urbaine.

Chapitre III : L'implication du transport dans une chaîne logistique : Cas de Bejaia Logistique

- **Les coûts variables :** varient en proportion de l'augmentation ou de la diminution du volume de kilomètres vendus. Ces frais sont habituellement identifiables faciles à calculer.

Dans le transport, on retrouve généralement dans cette catégorie :

- ✓ Les matières premières (carburant)
 - ✓ L'entretien du véhicule (vidange, réparation, lavage)
 - ✓ Les pneumatiques.
-
- **Les couts fixes :**
-
- ✓ **Conducteur :** tous les coûts liés à un conducteur attaché à un véhicule désigné :
 - Le salaire du conducteur
 - Les charges sociales afférentes à ces salaires
 - Les frais de déplacement.

 - ✓ **Véhicule :** tous les coûts liés à un véhicule désigné : 2356ASD75
 - L'amortissement annuel du véhicule
 - Les visites techniques
 - Les taxes
 - Les assurances du véhicule
 - TVA

 - ✓ **Structure :** tout ce qui concerne le fonctionnement de l'entreprise
 - Les frais administratifs
 - Frais commerciaux
 - Le local commercial (bureau, atelier)
 - Les frais bancaires
 - Les assurances.
-
- **La marge selon le pourcentage de l'entreprise.**

Chapitre III : L'implication du transport dans une chaîne logistique : Cas de Bejaia Logistique

Remarque : La politique adoptée par BL pour les délais de route est :

- 1km jusqu'à à 400 km = 1 journée
- De 400km jusqu'à 800km = 2 jours
- Plus de 800 km = 3 jours

La base de calcul de BL est journalière (délai de route).

2. La structure des coûts du transport routier de marchandise dans le prix de vente chez BL (en%)

1. Charges variables par kilomètre parcouru

- 1.1 carburant 22.4%
- 1.2 pneumatiques 26%
- 1.3 Entretien et réparation 7.1%
- 1.3 péages 2.7%

2. Charges de conduites par journée d'exploitation

- 1.4 salaires et autres éléments de rémunération 24.7%
- 1.5 charges sur salaires rémunération 8.6%
- 1.6 frais de déplacement 3%

3. Charges fixes par journée d'exploitation

- 3.1 Coût de détention du véhicule tracteur 8.9%
- 3.2 Coût détention semi-remorque 2.4%
- 3.3 Assurances 2.4%
- 3.4 Taxes 0.4%

4. Charges de structures et autre charges indirectes

Charges de structures par journée d'exploitation 13.8 %

Coût de revient total (1) + (2) + (3) + (4) 100%

Terme kilométrique (1)/km parcourus

Terme horaire (2)/Nombre heure

Terme journalier total (3) + (4)

Terme total kilométrique coût de revient/ km parcourus

3. Modèle de calcul du prix du transport routier de marchandise chez BL

1) Nombre d'unités d'œuvre

1.1 KM parcourus (distance point A point B y compris KM approche)

1.2 Durée de parcours

1.2.1 temps de chargement

1.2.2 (temps de transport, KM courus / vitesse moyenne sur parcours)

1.2.3 Temps de déchargement.

1.3 durée du parcours en heure :

Total (1.2.1) + (1.2.2) + (1.2.3)

1.4 durée du parcours en jour

Total (1.2.1)+(1.2.2)+(1.2.3)/ temps de travail

Nombre d'unités d'œuvre (1.1) KM, (1.3) heure, (1.4) jour.

2) Coût de revient

a. coût variable (1.1) * terme kilométrique

b. coût horaire (1.2) * terme horaire

c. coût fixe (1.4)* terme journalier

Coût de revient total (2.1) + (2.2) + (2.3)

3) prix de vente HT

3.1 Coût de revient total (2.1) + (2.2) + (2.3)

3.2 Marge coût de revient * pourcentage de l'entreprise.

Calcul de prix de vente HT total (3.1) + (3.2)

BL fait le calcul la mission clients X

❖ Calculer le Nombre d'unités d'œuvre

1.1 Km parcourus 743km + 50 Km d'approche= 793KM²

1.2 Durée parcours

1.2.1 temps de chargement 1h

1.2.2 temps de transport 793km/70km/h= 11.32h

1.2.3 temps déchargement 1h

1.3 durée du parcours en heure³

1h + 11.32h+1h= 13.32h

² Chaque valeur comprise entre 400 et 800 KM est comptabilisée comme égale à 800 KM. 400 KM = 1 jour.

³ C'est à partir des heures que BL détermine les jours.

Chapitre III : L'implication du transport dans une chaîne logistique : Cas de Bejaia Logistique

1.4 durée du parcours en jours

$$(1h + 11.32 + 1h)/10h^4 = 1.32 j^5$$

Nombre d'unités d'œuvre : 800km ,13.32h, 2jours

❖ Calculer le coût de revient

2.1 Coût variable $800km * 9.24DA = 7392DA$

2.2 Coût horaire $13.32h * 456.54DA = 6081.1128DA$

2.3 Coût fixe $2j * 3499.44DA = 6998.88DA$

Coût de revient(CR)= $(7327.32DA + 6081.1128DA + 6998.88DA) = 20471.9928DA$

CR=20471.9928DA

❖ Calculer prix de vente HT

Cout de revient 20471.9928DA

Marge(M)= $20471.9928DA * 4/100 = 818.879712DA$

M=818.879712DA

❖ Prix de vente(PV)= $20471.9928DA + 818.879712DA = 21290.88DA$

PV=21290.88 DA

Le prix de vente commande client X : PV= 21290.88DA

L'entreprise BL a pu livrer à son client la marchandise efficacement, dans les délais et les quantités précises. Pour arriver à ce résultat, elle a adapté certaines étapes :

- ✓ Passer de la planification,
- ✓ Programmation,
- ✓ Sur le logiciel, faire un ordre de mission,
- ✓ Etablir un bon de commande de la livraison plus une facture,
- ✓ Charger les produits,
- ✓ Le service département au poste d'activité contrôle leur transport au cours de la route et le chargement.

⁴ Les heures de conduite.

⁵ Chaque valeur entre 1 et 2 jours = 2 jours.

Chapitre III : L'implication du transport dans une chaîne logistique : Cas de Bejaia Logistique

L'entreprise BL a mis à la disposition du transporteur tous les moyens et les documents nécessaires pour l'acheminement de la marchandise avant chargement et après, jusqu'à la destination prévue.

Le transporteur obligé d'acheminer la marchandise à destination, en bon état et à la date prévue, est donc garant de la marchandise et de la prise en charge à la livraison. Les principales obligations du transporteur quant à l'acheminement de la marchandise sont :

- ✓ Mettre à disposition à l'heure prévue en cas de rendez-vous ;
- ✓ Fournir le matériel nécessaire à l'arrimage de la marchandise ;
- ✓ Se présenter à l'heure prévue en cas de rendez-vous ;
- ✓ Contrôler la marchandise avant le chargement ;
- ✓ Prendre des réserves si nécessaire ;
- ✓ Charger la marchandise ;
- ✓ Arrimer la marchandise ;
- ✓ Remplir les documents du transport ;
- ✓ Effectuer le transport dans de bonnes conditions de sécurité ;
- ✓ Livrer la marchandise à l'endroit indiqué ;
- ✓ Respecter les horaires de livraison ;

Le client aussi doit respecter quelques obligations pour transporter leur marchandise qui sont :

- ✓ Emballer la marchandise pour éviter les dégâts pendant le transport ;
- ✓ Mentionner les précautions éventuelles à prendre pour transport ;
- ✓ Indiquer le poids réel de la marchandise ;
- ✓ Fournir les documents devant éventuellement accompagner si nécessaire ;
- ✓ Apporter une aide au chargement si nécessaire ;
- ✓ Payer le coût du transport en cas de port payé.

Le transporteur doit présenter la marchandise au lieu et à la date convenue et il doit la remettre au véritable destinataire qui devra signer le bon de livraison et de vérifier l'identité de la personne.

Chapitre III : L'implication du transport dans une chaîne logistique : Cas de Bejaia Logistique

Les obligations du destinataire quant à la réception de la marchandise sont :

- ✓ Accepter la marchandise ;
- ✓ Payer le port dû et le contre remboursement le cas échéant ;
- ✓ Vérifier l'état de la marchandise ;
- ✓ Prendre des réserves si nécessaire.

Une fois la marchandise livrée chez le destinataire, est fait le déchargement, la mission de Bejaia Logistique est terminée. Si le client X demande le retour de l'emballage, dans ce cas, ça sera une autre mission pour l'entreprise BL et elle est suivie avec les mêmes étapes que la première.

Conclusion

Le but de ce dernier chapitre était d'analyser le rôle du transport et distribution dans le développement de la chaîne logistique au sein de l'entreprise Bejaia Logistique, et de trouver les points forts pour mesurer l'efficacité pour ce dernier.

On peut dire que Bejaia Logistique est entraînée à améliorer la distribution, la chaîne logistique et ses activités sont bien menées. La maîtrise de la nouvelle technologie et la bonne organisation rendra sans doute l'entreprise plus efficace.

Conclusion générale

La conclusion représente l'élément de synthèse pour un travail de recherche, plus particulièrement un mémoire de fin d'étude. Pour cela, nous allons essayer de rappeler dans cette partie les points importants auxquels on a abouti après notre étude et les limites majeures pouvant la caractériser.

Pour conclure, notre objectif principal est d'analyser le rôle et l'importance du transport routier de marchandises dans le développement de la chaîne logistique. En d'autres termes, c'est de voir comment Bejaia Logistique arrive à bien développer sa chaîne logistique. Nous avons ainsi essayé de confirmer les hypothèses émises afin de répondre à la problématique posée précédemment.

Après avoir reçu des commandes, il est essentiel pour l'entreprise d'assurer un bon acheminement des marchandises du point de chargement jusqu'au point de déchargement tout en respectant les contraintes suivantes : délais, coût, sécurité des marchandises est toutes les obligations d'acheminement. Donc il est nécessaire pour l'entreprise de bien planifier et organiser ses moyens et les techniques nécessaires pour atteindre ses objectifs.

Le transport routier de marchandises joue un rôle essentiel dans la chaîne logistique. En effet, il est considéré comme principal maillon de la chaîne, à cause de son impact direct sur les trois critères à respecter pour satisfaire le client, à savoir le coût, le délai, et la qualité. Dans ce cadre, le transport routier influence la performance du système logistique à travers les processus de production, de fabrication, de livraison au consommateur final et du retour.

Sur les distances plus longues, l'optimisation passe donc en partie par la mise en place d'un système de gestion du transport plus efficace, qui se fait grâce à des logiciels spécifiques alimentés par des outils de géo-localisation des camions. L'objectif est d'aboutir à une gestion en temps réel et globale de la chaîne d'approvisionnement.

Pour notre travail, on a commencé par la présentation du transport routier de marchandises et de son cadre juridique en Algérie. Ensuite, on a dressé quelques généralités sur la logistique et la chaîne logistique.

Afin de bien mener notre travail, on a choisi la méthode d'entretien pour collecter les informations relatives à notre sujet de travail. Bejaia Logistique donne une grande importance aux trois épaules maintenance, commercial et programmation. En plus de cet entretien, on a

Conclusion générale

étudié et analysé un cas pratique d'une mission fournie pour un client. On a pu déterminer la méthode suivie par Bejaia Logistique pour calculer et déterminer ses tarifs. Cette entreprise essaye toujours à améliorer ses capacités de travail, et de satisfaire ses clients et cela par le respect des délais et de trouver les solutions s'il Ya des problèmes.

A partir de notre stage pratique effectué, on peut constater que Bejaia Logistique donne une grande importance à la fonction de transport et la logistique, ce qui confirme notre première hypothèse concernant l'importance et le rôle du transport dans l'entreprise BL.

La deuxième hypothèse est aussi confirmée, avec l'amélioration et l'organisation des moyens permettant de répondre aux besoins de clients. De même pour la troisième hypothèse relative aux efforts fournis par les programmeurs et son système efficace permettant de résoudre tous les problèmes. Enfin, l'entreprise Bejaia Logistique a des capacités et des moyens avec un système d'information performant qui lui permettent d'améliorer et de développer sa chaîne logistique.

Références bibliographiques

Ouvrage :

1. GHEDIRA Khaled, « Logistique de la production, approche de modalisation et de résolution », édition Tichnip, Tunis, 2006.
2. HOHMANN Christien, Les évolutions de la fonction logistique, HOnline, 2006.
3. JOSSE. P, « Aspects économiques du marché de transports », édition EYROLLES, Paris, 1997.
4. LE MOIGN Rémy, « Supply chaîne management : achat, production, logistique, transport, vente », 2^{eme} édition, Dunod, Paris, 2017.
5. LYONNET Barbara et SENKEL Marie-Pascal, « La logistique », édition Dunod, Paris, 2015.
6. MARIE-MADELAINE (Damien), « Transport et la logistique », Dunod, Paris, 2010.
7. MEDAN Pierre et GRATACAP Anne, « Logistique et supply chaine management », Dunod, Paris, 2008.
8. MENTZER (J), « Defining the supply chain management », Volume 2, London, 2001.
9. PIMOR Yves et FENDER Michel, « logistique : production, distribution, soutien », 5 édition, DUNOD, Paris, 2008.
10. TEXIER D, MATHE H et COLIN J, « La logistique au service de l'entreprise : moyens mécanismes et enjeux », Dunod, Paris, 1983.
11. THIETAR et COLL, « Méthode de recherche en management », édition Dunod, Paris, 2003.
12. VALLIN Philippe, La logistique : modèle et méthodes du pilotage des flux, édition Economica, 2eme édition, Paris, 2001.
13. VALLIN Philippe, « La logistique », 3eme édition, Dunod, Paris, 2003.
14. VENTURELLI Nadine et MIANI Patrick, " Transport et logistique", Le Génie éditeur, 9^e édition, 2017.

Thèses et Mémoires

1. BOUROUBA Yasmina, « Le rôle du système d'information dans l'optimisation de la chaîne logistique, cas de CEVITAL », Mémoire de Master, Université de Bejaia, 2013.
2. FRANCOIS. (J) : « Planification des chaînes logistiques : modélisation du système décisionnel et performance », Thèse de Doctorat, Université de Bordeaux, décembre 2007.
3. HARRAR Sabiha, « Transport de marchandises et impact sur l'activité économique régionale, cas de la région Nord-Ouest », Mémoire de Magister, Université d'Oran, 2012.
4. GALASSO François, « Aides à la planification dans les chaînes logistiques en présence de demande flexible », Thèse de Doctorat, Institut national polytechnique de Toulouse, 2007.
5. LOULDJI (N), KAMACHE (K), Externalisation du transport routier avec Numilog, Mémoire de Master, Université de Bejaia, 2017).

Articles de revues

1. Code commerce Algérie, article 36 relatif au transport, édition AGS, Alger.
2. Documentation française vie- publique.fr.
3. GOUEL Christophe, KOUSNETZOFF Nina & SALMAN Hassan, " Commerce international et transports : tendances du passé et prospective 2020", Décembre 2008.
4. Journal officiel de la république algérienne n°82, du 10 Dhou EL Kaada 1425 correspondant au 22 décembre 2004.
5. L'Algérie et les perspectives de développement dans le secteur des transports et de la logistique, fact sheet transport & logistic Algeria, 2014.
6. La logistique, fonction stratégique pour les entreprises lyonnaises, Veille partenariale sur la logistique, Cahier n° 3, Opale, Mars 2006.
7. LAMBERT Serge et RIOPEL Diane, « Logistique inverse : revue de littérature », Les cahiers du GERAD, Octobre 2003.
8. L'économie du transport et son impact dans le développement.

Références Bibliographiques

9. L'organisation mondiale du transport routier, « Directive pour une utilisation sur des bourses de fret », Le conseil de marchandises de l'IRU (CTM), Le 7 novembre 2013 à Genève.
10. Transport Routier de Marchandises.
11. Travaux-publics, « Politique Gouvernementale Dans le Domaine Des Travaux Publics », Septembre 2014.

Cours

1. MEBARKI Farid, Management de la chaine logistique, Université de Bejaia, 2018.

Liste des annexes

Annexe n° 1 : Guide d'entretien sur le transport et la logistique

- Q1 : Quelles sont les activités, les missions de l'entreprise SARL Bejaia logistique ?
- Q2 : Quelle est l'importance du transport et quel est son rôle dans l'entreprise SARL Bejaia logistique ?
- Q3 : Quelle est la place de BL dans le domaine (métier) de transport ?
- Q4 : Quels sont les outils, techniques et les moyens que l'entreprise BL utilise pour améliorer sa logistique ?
- Q5 : Quelle est l'amélioration apportée à l'entreprise par la fonction de la logistique ? et pourquoi ?
- Q6 : En quoi consiste le rôle de la logistique au sein de l'entreprise BL ?

Annexe n°2 : Guide d'entretien sur la fonction de distribution

- Q1 : Quelles sont les stratégies de distribution que BL adopte ?
- Q2 : Quels sont les types des circuits de distribution suivie par BL ?
- Q3 : Comment l'entreprise BL effectue ses commandes ?
- Q4 : Comment et par quel moyen l'entreprise BL effectue ses livraisons ?
- Q5 : Quels sont les problèmes que BL rencontre lors de la livraison ?
- Q5 : Quelles sont les réclamations des clients que BL reçoit lors de la livraison ?
- Q6 : Quelle est la mission du métier de chauffeur routier dans l'entreprise BL ?
- Q7 : Sur quels critères BL choisit et fait le recrutement de ses chauffeurs et pourquoi ?
- Q8 : Quelles sont les méthodes utilisées pour l'encaissement ?
- Q9 : Comment BL motive ses chauffeurs ?
- Q10 : Quelle est la méthode utilisée par BL pour déterminer le coût d'une commande client ?
- Q11 : Comment l'entreprise BL mesure l'efficacité de la distribution ?

Annexe n°3 : Guide d'entretien sur la chaîne logistique :

- Q1 : Quel est le rôle de la maintenance dans le développement de la chaîne logistique de l'entreprise BL ?
- Q2 : Est-ce que BL applique la logistique inverse (retour) ?
- Q3 : Quelles sont les orientations que vous souhaitez apporter à la chaîne logistique ?

Liste des annexes

Annexe n°4 : Bon de retour des Emballages Récupérables.

ifri Production d'eau minérale et boissons diverses
Ighzer Amokrane ifri Ouzellaguen 06010 W. Béjaia
Tél. 213 (0) 34 33 26 48 - Fax 213 (0) 34 33 26 70

F-GDS-013 du 23.09.2013
Version:00
Date : 15/05/18

Structure : Logistique
Gestion des Stocks des Emballages

**BON DE RETOUR
DES EMBALLAGES RECUPERABLES** N° 002985

Client : Nom / Raison sociale : **BOUTTABA Nouredine**
Je soussigné (e) : **Nouredine** avoir restitué à la Sarl IBRAHIM & Fils «ifri» par biais du
chauffeur : Mr. **Nouredine** camion N° **088** les quantités d'emballages ci-après :

Désignation	Quantité Expédiée	Quantité reçue par le magasinier	Observation
Casiers de 24 Bouteilles	X		
Casiers de 12 Bouteilles	X		
Palettes bleues Ifri	40		
Palettes bois	X		
Intercalaires bleues Ifri	X		

Nom et visa du client : **Nouredine**
Nom et visa du chauffeur : **Nouredine**

N.B : La confirmation vous sera transmise par le service commercial en une facture de consignation.
A transmettre l'original au client
Copies : Loge d'accueil
Magasinier qui sera transmise à la Gestion des stocks emballages
Commercial
Souche

Annexe n° 5 : FACTURE.

Sarl BEJAIA LOGISTIQUE- BL-
Transport Public de marchandises & Location d'engins et matériels TP
Siège Social : ZI AHRIK IGHZER AMOKRANE (W) BEJAIA (Algerie)
Code Fiscal : 000706018566374 - TIN N° : 00098744
Cpte C.P.A. : 132 400 0003725-53 R.I.B : 004 00132 400000372553

Sarl au Capital de : 70 000 000,00 DA
Tél : 034-35-18-13 / Fax : 034-35-18-19
RC N° : 07B0185663

FACTURE N° : FT1800271
Date Facturation : 15/05/18
N° Bon de commande :
Mode de règlement :
Prestation du : AU

Doit : **CBL000000**
SARL IBRAHIM ET FILS -IFRI-
RC : **98B0182615**
IF : **099506360028331**
TIN N° : **00037152**
Activité : **PROD. D'EAUX MINERA**
ZI AHRIK IGHZER AMOKRANE BEJAIA
IGHZER AM BEJAIA 06010 IGHZER

Désignation	Produit	Ville Depart	Ville Arrivée	Quantité	Px unit	Montant (H.T)
					0,00	

ARRETEE LA PRESENTE FACTURE A LA SOMME DE :

TOTAL HT	0,00
MONTANT REMISE	0,00
TOTAL TVA 19%	
TIMBRE FISCAL	
MONTANT TOTAL T.TC	0,00
NET A PAYER	0,00

VISA DU FACTURIER

Liste des annexes

Annexe n°6 : Check-list de contrôle camion/véhicule.

Chouela
Bejaia Logistique

CHECK-LIST DE CONTROLE CAMION/VEHICULE

N° / PO/ 17 /

REFERENCE	F0-D1-POL-01-02
DATE	18/05/2017
VERSION	0.4

CAMION / VEHICULE	N° TRACTEUR/VEHICULE:	N° REMORQUE R.....	CHAUFFEUR: NOM ET PRENOMS:		
-------------------	-----------------------	-----------------------	----------------------------	--	--

ETAT DU VEHICULE (CABINE, REMORQUE, EQUIPEMENTS, DOCUMENTS)

VERIFICATIONS				VERIFICATIONS	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
L'état d'hygiène de la cabine/ ou du véhicule				Traverses + barre savoyarde (pour les camions)	
L'état d'hygiène de la remorque (pour les camions)				Etat visuel de l'attelage ou du véhicule	
Extincteur (pour les camions)				Roue de secours (camion :2 /léger :1)	
Crick				Clé de goujon + barre (pour les camions)	
Carte grise et Contrôle technique				Assurance (tracteur, remorque, marchandise pour les camions)	
Balai avec manche				Autorisation et permis de circuler (pour les camions)	

DOCUMENTS RETOURNES						
N°	CLIENTS			B.LI	FA	FA.C
				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

CONTROLEUR		VISA	VISA DU CHAUFFEUR
NOM			
DATE			

OBSERVATIONS

DECLARE : CONFORME NON CONFORME

SERVICE HSE CLOTURE AC/AP

Annexe n°7 : Bon de commande

BL Transport de marchandises-Manutention
Location voitures, Engins et matériels pour BTP

Bejaia Logistique
www.bejalogistique.com

BON DE COMMANDE N° : CL1800658

Page n° : 1
22/04/18

Fournisseur
Code: 00000
Raison: VIDE
Adresse
Fax
Telephone

Ighzer Amokrane Le :

Reference	Designation	Unite	Qte	Prix unitaire	Remise	PU Remise	Montant Remise
							0,00

Paiement
 Cheque
 Espèce
 Virement
 Virement Espèce

Entretien
 Date livraison
 Régularisation

Type d'entretien
 NOS SOINS
 VOS SOINS

AFFECTATION:
Montant H.T. 0,00
Remise 0,00
Montant H.T. remisé 0,00
Montant TVA 0,00
Taux 0,00
Montant T.T.C 0,00

Observations:
Emetteur :
N° D'Appros
Date D'Appros
C-P-R

Visa
Approuvons: Directeur
Gérant: Mr. BRAHIM

CODE: F0-D0-A0L-01-03 version: 00 DATE: 27/04/2016

Ighzer Amokrane, Iff-Ouzelliguen
06010 (W) BEJAIA, ALGERIE
Tel: 034 33 28 85 Fax: 034 33 28 87

SARL au Capital : 70 000 000,00 DA
RC : 06/ 00 - 7 B 0185663 NIS : 00070636 0014724
TIN : 0009 8744 NIF : 0007060185 66374

Table des matières

Remerciements	
Dédicaces	
Les abréviations	
Liste des tableaux	
Liste des figures	
Introduction générale.....	1
Chapitre I : Présentation de transport routier de marchandise et de son cadre juridique en Algérie	
Introduction	5
Section 1: Généralités sur le transport routier de marchandises	6
1. Historique et définition du transport routier de marchandises :	6
1.1. Historique du transport :	6
1.2. Définition du transport de marchandise :	7
1.3. Définition du transport routier de marchandises :	7
1.4. Entreprise de transport :	8
1.5. Les types de transport routier de marchandises :	8
1.5.1. Transporteurs pour compte propre (privé) :	8
1.5.2. Transporteurs pour compte d'autrui (public) :	8
1.6. Les intervenants dans le transport routier de marchandise :	8
1.6.1. Le commissionnaire de transport :	9
1.6.2. Le transitaire :	9
1.6.3. Le courtier :	9
1.6.4. Le transporteur :	9
1.6.5. Le chargeur :	9
1.6.6. Le logisticien :	10
2. Présentation du transport routier de marchandises en Algérie :	10
2.1. Les réseaux routiers en Algérie	10
2.2. Le programme autoroutier de l'Algérie :	11
2.2.1. L'autoroute Est-Ouest :	11
2.2.2. Autoroute de hauts plateaux :	12
2.2.3. Pénétrantes nord-sud :	12

2.2.4) 2ème, 3ème et 4ème rocares autoroutières d'Alger	12
3. La bourse de fret :	13
4. Avantages, Inconvénients et caractéristiques du TRM:	13
5. Le rôle du transport dans l'économie :	14
5.1. Le rôle de transport dans la société	14
5.2. Le rôle du secteur du transport dans les entreprises	15
5.3. Le rôle du transport dans le commerce international.....	16
Section 2 : Présentation du cadre juridique du TRM en Algérie.....	16
1. La réglementation nationale du TRM	17
1.1. Cadre législatif :	17
2.2. Cadre réglementaire:.....	18
2.2.1. Décrets :	18
2.2.2. Arrêtés :	19
3. Les règles de temps de conduite :	19
4. Les contrats du transport routier de marchandises	20
4.1. Définition.....	20
4.2. Caractères du contrat de transport :	20
4.3. La vie du contrat de transport :	21
4.4. Les parties du contrat :	22
4.6. La fin du contrat	22
4.6.1. Les formalités à la livraison	22
4.6.2. Les incidents de livraison.....	23
4.6.3. Le paiement du prix de transport, des opérations annexes et complémentaires	25
4.6.4. Le contre remboursement.....	25
CHAPITRE 2 : GENERALITES SUR LA LOGISTIQUE ET LA CHAINE	
LILOGISTIQUE	
INTRODUCTION.....	25
Section 1 : Généralités sur la logistique.....	25
1. Historique de la logistique.....	26
2. Définitions de la logistique.....	27
3. Les types de la logistique.....	27
3.1 Une logistique amont.....	27
3.2 Une logistique en aval.....	27
4. Les fonctions gérées par logistique.....	28
4.1 La logistique d'approvisionnement.....	28
4.2 La logistique de stock.....	28

4.3 La logistique de production.....	28
4.4 La logistique de distribution.....	29
4.5 La logistique inverse.....	29
4.6 La logistique de transport.....	29
5. Le rôle de la logistique.....	30
6. Les objectifs de la logistique.....	30
Section 2 : Généralités sur la chaîne logistique.....	31
1. Définition de la supply chain.....	31
2. Gestion de la chaîne logistique.....	32
2.1 Définition.....	32
2.2 Niveaux décisionnel du SCM.....	33
2.2.1 Niveaux stratégique.....	34
2.2.2 Niveaux opérationnel.....	34
2.2.3 Niveaux tactique.....	35
3. Les flux de la chaîne logistique.....	35
3.1 Les flux d'information.....	36
3.2 Les flux physiques.....	36
3.3 Les flux financier.....	36
4. La structure de la chaîne logistique.....	37
4.1 La structure divergente.....	37
4.2 La structure convergente.....	37
4.3 La structure en réseaux.....	38
4.4 La structure séquentiel ou linéaire.....	38
5. Les enjeux de la chaîne logistique.....	40
6. Les outils de la chaîne logistique.....	40
6.1 Les MRP (material resource planning).....	40
6.2 ERP (entreprise ressource planning).....	40
6.3 Les APS (Advanced planning and Scheduling).....	41
6.4 Le système EDI (Echanges de données Informatisé).....	41
7. Les tendances actuelles de la supply chain.....	41
7.1 La réduction du nombre de fournisseur.....	41
7.2 La sous-traitance de la chaîne logistique.....	42
7.3 LE CROSS-DOKING.....	42
Conclusion.....	43
Chapitre III: L'implication de transport dans une chaîne logistique: cas de Bejaia logistique	
Introduction :.....	44
Section 01 : Présentation et historique de l'entreprise Bejaia logistique.....	44
1. Historique.....	45
2 Présentation de l'entreprise Bejaia Logistique.....	45
3. L'organigramme de l'entreprise.....	47

3.1. La direction.....	47
3.2. La structure commerciale	47
3.3. La Structure Maintenance.....	48
3.4. La Structure Parc & transport :.....	49
Section 2 : Présentation du guide d’entretien et analyse des résultats	50
1. La méthode de l’entretien	50
1.1. Les différents types d’entretien	51
1.2. Présentation du guide d’entretien	51
2. Analyse des résultat de l’entretien.....	51
2.1. La fonction transport et logistique	52
2.2. La fonction de distribution	54
2.3. La fonction de la chaine logistique.....	58
3. La synthèse des résultats de l’entretien	59
Section 3 : Étude d'un cas pratique.....	61
1. Classification des coûts dans l’entreprise BL.....	62
2. La structure des coûts du transport routier de marchandise dans le prix de vente chez BL (en%)	64
3. Modele de calcule du prix de transport routier de marchandise chez BL.....	65
Conclusion.....	68
Conclusion générale.....	69
Références bibliographiques.....	71
Liste des annexes.....	74
Table des matières.....	78

Résumé

Notre mémoire analyse le rôle et l'importance du transport routier de marchandise dans le développement de la chaîne logistique. Notre objectif principal à travers cette étude est de déterminer les stratégies adoptées par Bejaia Logistique pour développer sa chaîne logistique. Afin de collecter les données nécessaires, nous avons effectué un stage pratique d'un mois au sein de l'entreprise BL qui nous a permis d'avoir une vision claire sur les opérations effectuées par l'entreprise dans le transport, plus un guide d'entretien qui nous a permis de vérifier nos hypothèses.

D'après l'analyse des données nous pouvons conclure que le transport routier de marchandise développe la chaîne logistique et conduit l'entreprise à la réussite.

Les mots clés : Transport routier de marchandise, Bejaia Logistique, Stratégies, la chaîne logistique.

Abstract

Our memory analysis the role and importance of merchandise road transport in the development of the supply chain. Our principal objective with this work is to determine the strategies that Bejaia Logistics will adopt to develop its logistics chain. In order to collect the necessary data, we have done a practice stage of one month in Bejaia logistique which allowed to us to have a global view of the operations that this enterprise do and a an interview guide that is premise to us to verify our hypothesis.

After data analyzing, we can conclude that the merchandise road transport develop the supply chain is drive the enterprise to success.

Key words: merchandise road transport, Bejaia logistics strategies, supply chain.

ملخص

تحلل أطروحتنا دور وأهمية النقل البري للبضائع في تطوير سلسلة التوريد. هدفنا الرئيسي من خلال هذه الدراسة هو تحديد الاستراتيجيات التي تعتمد عليها مؤسسة بجاية لوجستيك لتطوير سلسلة الخدمات اللوجستكية الخاصة بها. من أجل جمع المعلومات اللازمة، قمنا بإجراء تدريب عملي لمدة شهر واحد داخل المؤسسة مما سمح لنا بالحصول على رؤية واضحة بشأن النشاطات التي تقوم بها شركة النقل بالإضافة إلى المقابلات التي قمنا بها مع المشرفين للتحقق من الفرضيات. من تحليل البيانات يمكننا أن نستنتج أن النقل البري للسلع يطور سلسلة الخدمات اللوجستكية و يدفع الأعمال إلى النجاح. الكلمات المفتاحية: النقل البري للبضائع ، بجاية لوجستيك ، الاستراتيجيات ، سلسلة الخدمات اللوجستية