

Université Abderrahmane Mira de Bejaia

Faculté des Sciences Economiques, Commerciales et des Sciences de Gestion

Département des Sciences Economiques



MEMOIRE

En vue de l'obtention du diplôme de
MASTER EN SCIENCES ECONOMIQUES

Option : Economie du transport

Thème

**L'externalisation du transport routier avec Numilog : enquête auprès de
quelques entreprises industrielles de la wilaya de Bejaia**

Préparé par :

M. Louldji Nassim

M. Mamache Katia

Dirigé par :

M. Ouchichi Mourad

Date de soutenance : 17/09/2017

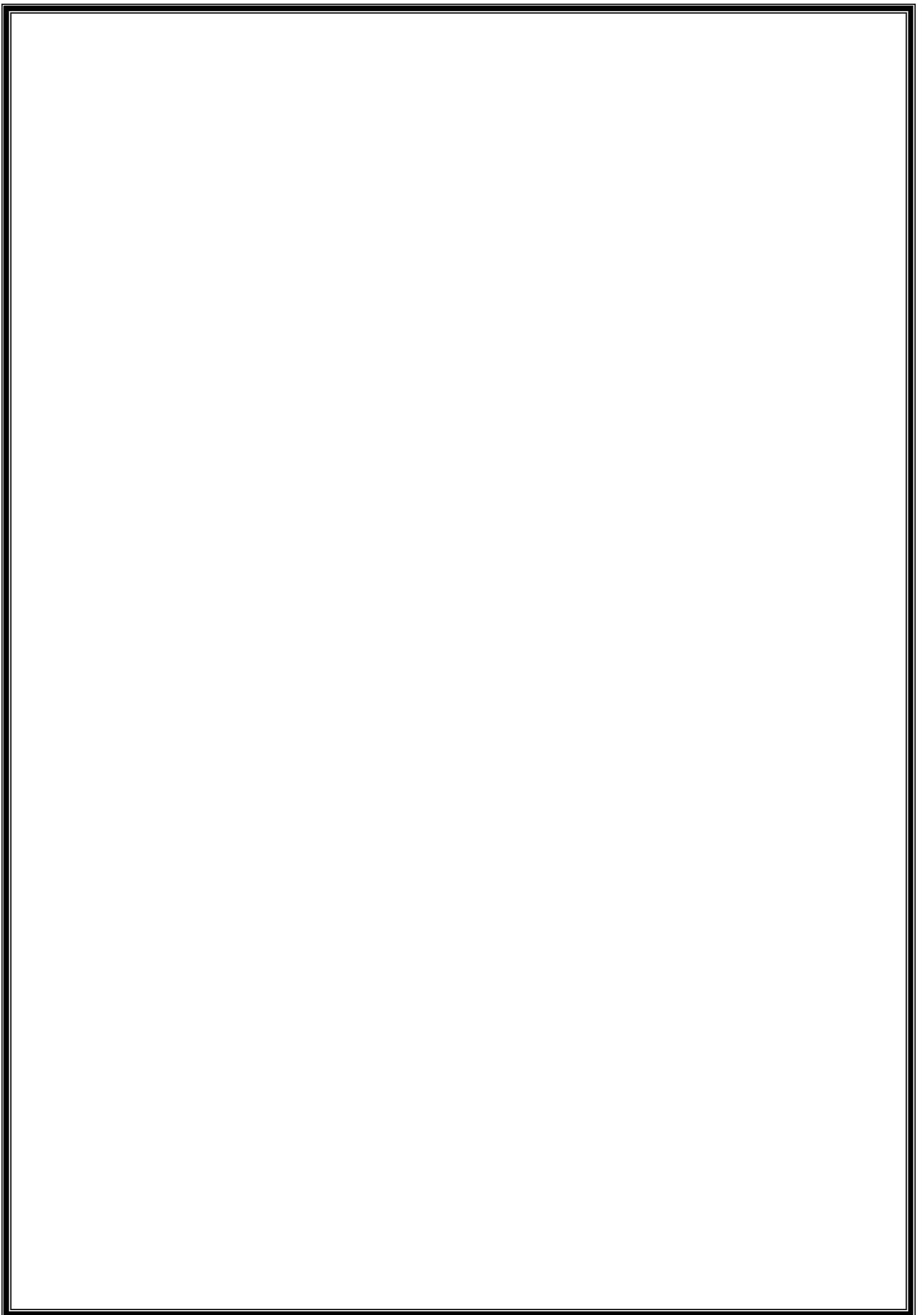
Jury :

Président : **M. Biatour. L**

Examineur : **M. Idiri**

Rapporteur : **M. Ouchichi Mourad**

Année universitaire : 2016-2017



Dédicaces

Je dédie ce modeste travail :

A mes très chers parents

A mes adorables frères et sœurs

A ma binôme Katia et sa famille

Ainsi tous mes amis

En particulière Nabil et Jesu

Nassim

Dédicaces

Je dédie ce modeste travail :

A mes très chers parents

A mes frères

A mon binôme Nassim et sa famille

A mes amis (e)

Katia

Remerciements

Nous remercions, avant toute personne M^R Ouchichi.M notre encadreur, qui a accepté de nous orienté et de nous aider durant tout ce travail on espère que nous l'avons honoré

Nous exprimons notre gratitude à, M^{Me} Bergheul.Z notre co-promoteurs, pour nous avoir aidé et assisté dans la réalisation de ce travail et à tout le personnel de Numilog;

On tient à remercier toutes personnes ayant contribué, de prêt ou de loin, à l'accomplissement de ce travail, en particulier M^r Belkhir.A

*© Julie Lynn
Dany Lamy P. arden*

Liste des abréviations

1PL : Premier partie logistique

2PL : Partie logistique

3PL : Partie logistique

4PL : Partie logistique

TRM : Transport routier de marchandise

CLR : Centre logistique régionaux

CMR : Convention relative au contrat de transport international de marchandise par route

DRH : Direction des ressources humaines

GP : Gestion du parc

LLP : Leader logistique provider

NTIC : Nouvelles technologie de l'information et de la communication

PL : Plateforme logistique

PL : Plateforme logistique

SA : Service administration

SCF : Service comptabilité et finance

SCM : Supply Chain Management ou chaîne logistique

SET : Service d'exploitation transport

SI : Service informatique

SPA : Société par action

TMS : Transport management système

TIC : Technologie de l'information et de la communication

Sommaire

Introduction générale	01
Chapitre I : Cadre général du transport routier de marchandise.....	03
Introduction.....	03
Section 1 : Présentation du transport routier de marchandise	03
Section 2: Présentation du transport routier de marchandise en Algérie.....	07
Section 3: La réglementation du transport routier de marchandise.....	10
Conclusion.....	15
Chapitre II : La logistique et l'externalisation.....	17
Introduction.....	17
Section 1 : Notions générales sur la logistique	17
Section 2 : L'externalisation du transport	22
Conclusion	28
Chapitre III : L'externalisation du transport dans la ville de Bejaia.....	29
Introduction.....	29
Section 1 : Cadre méthodologique	29
Section 2: Le cas pratique au sein de Numilog	30
Section 3: Analyse et traitement des données	38
Conclusion générale.....	52

Introduction Générale

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 ces échanges et desservir certaines régions éloignées et de parcourir des distances, les entreprises intègre la branche transport dans leurs systèmes.

Depuis quelques années les transporteurs réalisent et offrent des services plus variées et plus importantes qui les rend spécialiste dans le domaine ainsi ils deviennent des prestataires de transport. Il y a quelques années encore les entreprise industrielles sont obligée de réalisé leurs déplacements elles-mêmes avec leurs propres moyens ce qui ne leur facilite pas la tâche en raison du manque de matérielles et de connaissances dans le domaine.

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

Pour assurer cette activité l'entreprise doit évaluer ses coûts de transport et leurs impacts. Ainsi chaque décision est d'une importance cruciale, la moindre erreur peut mettre l'entreprise en difficulté et influencer sa réussite ou le contraire.

De nos jours, les responsables d'entreprises industrielles ont le choix de gérer eux-mêmes leurs logistiques et transport ou bien de faire appel à des prestataires externes. Cela dans le but de réduire les charges et les responsabilités mais aussi pour assurer la bonne gestion et rentabilité car cette activité est confié à des experts spécialisés dans le domaine.

L'externalisation consiste à confier une activité ou une part d'activité à un prestataire externe plutôt que de la réaliser en interne. Aujourd'hui, l'externalisation logistique est un phénomène répandu pour les entreprises industrielles car ces dernières préfère se concentré sur le cœur du métier plutôt que de géré d'autres activités.

Ces dernières années, en Algérie beaucoup d'entreprise adopte cette stratégie d'externalisation ou de sous-traitance. Soit elle soustraite et garde la gestion en interne, soit elle externalise toute l'activité et sa gestion ainsi elle fait appelle à une entreprise de transport spécialisée cas de (Numilog, La flèche bleu, BAC Logistique...).

Introduction Générale

Le groupe Cevital qui est la première entreprise industrielle au niveau national, et qui occupe une très grande place sur le marché national a adopté cette stratégie d'externalisation. En 2013 il a sollicité un prestataire (Numilog) pour que ce dernier s'occupe de sa logistique et transport, depuis 5 ans sa réussite témoigne et ne fait qu'augmenter.

Notre motivation pour le choix du thème « L'externalisation du transport par les entreprises industrielles » est : L'importance du transport dans la chaîne logistique afin de permettre à l'entreprise l'évolution et d'être compétitive sur le marché, et cela par l'externalisation du transport. Pour cela nous allons essayer de répondre à la problématique suivante : **Quel est le rôle et l'apport de l'externalisation du transport routier par les entreprises industrielles?**

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

- Quelles sont les opérations qu'effectue l'entreprise de transport?
- En quoi consiste le rôle du transport routier de marchandise dans une entreprise?
- Quel est l'apport d'externalisé le transport dans une entreprise industrielle ?

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

- L'externalisation du transport réduit les coûts de transport.
- L'externalisation élargie le réseau de distribution.
- L'externalisation permet l'efficacité et la maîtrise des clients (améliorer la qualité du service).

Pour arriver à répondre à notre problématique, en plus des recherches bibliographique, nous avons effectué un stage pratique d'un mois au niveau de l'entreprise de transport Numilog SPA agence de Bejaia plus un questionnaire destiné à des entreprises industrielles qui ont externalisé leurs transport au niveau de la ville de Bejaia. Pour ce qui est de la présentation du plan de ce mémoire, le travail que nous avons mené s'organise comme suite :

Premier chapitre dans lequel nous allons présenter le cadre générale du transport routier de marchandise. Le deuxième chapitre qui s'intitule la logistique et l'externalisation du transport. Enfin le troisième chapitre dans lequel on va présenter notre cas pratique et l'analyse des données que nous avons collectées.

Chapitre I : Cadre général du transport routier de marchandise

Introduction

Le transport de marchandise est l'un des facteurs de la mondialisation et du développement des échanges, sans le transport il n'y aura pas d'échange ni de commerce. Aujourd'hui sur les courtes et moyennes distances c'est le transport routier de marchandise qui occupe la première place car il est le plus adapté et permet le porte à porte.

Dans ce premier chapitre qui est réparti sur trois sections. On a décidé dans la première de présenter le transport routier de marchandise. Ensuite nous essayerons de présenter le réseau routier en Algérie, et on termine par la réglementation du transport routier de marchandise national et international.

Section 1 : Présentation du transport routier de marchandise

Au cours de cette section on va présenter quelques définitions du transport routier de marchandise, ses types et ses intervenants.

1.1) Présentation du transport routier de marchandise :

La définition simple du transport routier de marchandise est l'acheminement des marchandises d'un point à un autre tout en répondons aux besoins du client à temps. Mais pour mieux comprendre son origine on a décidé d'expliquer son évolution.

1.1.1) Evolution du transport routier de marchandise :

Comme tout autre mode de transport, le transport routier de marchandise a connu plusieurs étapes de son développement. A commencer par la marche à pied puis aux animaux et enfin l'arrivée de la roue et du moteur qui ont bouleversés l'essor du transport routier de marchandise.

Les premiers hommes se déplacent à pied, qu'ils soient seul ou avec leurs besoins et marchandises. De ce fait la distance parcourue est limitée, le temps long et la capacité réduite selon la force de l'homme.

Au néolithique il y'a (10000 ans), l'homme domestique certains animaux tel que l'âne et le cheval pour se déplacer avec ou transporter leur marchandises sur le dos d'animaux d'un point à un autre.

Chapitre I : Cadre général du transport routier de marchandise

L'invention de la roue (vers 3000 à 3500 avant J-C)¹ a permis la création des charrettes et des calèches qui seront tractées par les animaux. La traction animale a élargi les distances parcourues et augmenté la vitesse ainsi que la capacité des marchandises à transporter.

L'essor du transport routier ne sera bouleversé qu'à l'invention de la machine à vapeur 1712². Cette dernière a permis la création de l'automobile qui va être le premier moyen de transport routier. Les quantités transportées par l'automobile sont importantes, la distance plus éloignée et la vitesse est plus rapide, sans oublier que les marchandises transportées sont diverses (produits agricoles, marchandises dangereuses, matières premières...etc.).

Depuis l'apparition de la roue et de la machine à vapeur, le transport routier n'arrête pas de se développer et de répondre aux normes d'utilisation (capacité, rapidité, sécurité...etc.).

Grâce à l'information et l'intégration des TIC et NTIC dans les transports, le monde est devenu un petit village connecté. Les échanges et les déplacements se font à tout moment et n'importe où tout en sécurité.

1.1.2) Définition du transport routier de marchandise:

Le transport de marchandise consiste l'ensemble des moyens propres ou autrui pour effectuer des déplacements de marchandises.

Pour une entreprise, le transport de marchandise est une activité indispensable dans la chaîne logistique. Il permet l'approvisionnement de l'entreprise en matières premières, 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 consommation aux lieux de production.

Le transport est présent à chaque opération. Le transport routier de marchandise a la même définition que le transport de marchandise sauf que l'on précise le mode utilisé qui est la route.

¹ <http://www.histoire-pour-tous.fr/inventions/71-invention-de-la-roue.html>

² <http://www.histoire-pour-tous.fr/inventions/308-invention-machine-a-vapeur.html>

Chapitre I : Cadre général du transport routier de marchandise

1.1.3) Entreprise de transport :

Une entreprise de transport est une entreprise commerciale spécialisée dans les déplacements des marchandises ou de personne. Le transporteur ou voiturier exerce une profession réglementée.

Aujourd'hui, le transport routier de marchandises est intégré dans la chaîne logistique (*supply chain*) : les prestataires logistiques intègrent souvent dans un contrat unique, non seulement des prestations de stockage, de manutention, d'emballage et conditionnement, ainsi que l'organisation générale des flux et les traitements d'informations associés, mais aussi les opérations de transport³.

1.2) Types de transport routier de marchandise :

On distingue deux types de transport routier de marchandise différents selon l'appartenance des moyens de transport utilisé (véhicule et chauffeur), transport routier à compte propre et transport routier à compte autrui.

1.2.1) Transport pour compte propre : On parle du transport en compte propre lorsque la marchandise est la propriété de l'entreprise. Celle-ci est transportée par ses propres véhicules et conducteurs ou des véhicules loués avec ou sans conducteur. Le transport pour compte propre doit rester une activité accessoire pour l'entreprise⁴.

1.2.2) Transport pour compte autrui : On parle du transport en compte autrui lorsque la marchandise n'est pas la propriété de l'entreprise. Celle-ci est transportée par ses propres véhicules et conducteurs ou des véhicules loués avec ou sans conducteur.

1.3) Les intervenants dans le transport routier de marchandise

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

1.3.1) Le commissionnaire de transport : C'est lui qui met en œuvre et déclenche les transporteurs pour déplacer les marchandises qui lui sont confiées par le chargeur. En

³ Mémoire de master en science Economique option Economie du transport, Boualit Sofiane

⁴ Marie-Madeline Damien, « Transport et logistique » ; Dunod. Page 433

Chapitre I : Cadre général du transport routier de marchandise

transport routier, le commissionnaire de transport peut sous-traiter (pour plus de 15 % de son chiffre d'affaires) le transport qui lui est confié.

1.3.2) Le transitaire : Agent chargés d'effectuer les opérations de dédouanement, qui veut dire des déclarations de douane pour le compte d'autrui, éventuellement des déclarations complémentaires particulières, pour le compte des expéditeurs, des transporteurs, des commissionnaires ou des destinataires. C'est un auxiliaire du commerce international.⁵

1.3.3) Le courtier : autrement dit mandataires du client. Il représente le client auprès du transporteur ou du commissionnaire de transport pour passer un ordre de déplacement de marchandises.

1.3.4) Transporteur : personnes ou sociétés qui s'engage à déplacer une quantité de marchandises d'un lieu à un autre en respectant les délais déterminé par le client contre une rémunération.

1.3.5) Le chargeur : Personne physique ou morale qui s'occupe de la mise en place de la marchandise dans le véhicule de transport pour l'acheminer à destination. Le chargeur procède au chargement et a la rédaction des documents relatifs au transport, à moins qu'il n'ait confié cette dernière tâche à un intermédiaire⁶.

1.3.6) Les logisticiens : c'est eux qui gèrent toute la chaîne logistique de l'entreprise de l'approvisionnement à la distribution finale, sachant qu'ils sont des experts de la fonction.

1.4) Avantages et inconvénients du TRM

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

⁵ Marie-Madeline Damien, « Transport et logistique » ; Dunod. Page 427

⁶ Marie-Madeline Damien, « Transport et logistique » ; Dunod. Page 88

Chapitre I : Cadre général du transport routier de marchandise

Tableau 01 : Avantages et inconvénients du TRM

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none">➤ Moyens de transport direct➤ Moins de manutention➤ Flexibilité➤ Délais de transit plus courts➤ Porte à porte (sans rupture de charge)	<ul style="list-style-type: none">➤ Saturation des infrastructures➤ Ne pas recommander pour les grandes distances➤ Coût élevé➤ Moyens de transport polluant➤ Restriction sur les délais de conduite

Source : Réalisé par nos soins

Section 2 : Présentation du transport routier de marchandise en Algérie

Dans cette section il sera question de présenter le réseau routier Algérien dans un premier temps, puis monter les routes Algérienne.

2.1) Réseau routier Algérien :

Le réseau routier Algérien est considéré comme le plus grand dans le Maghreb et l'Afrique, avec une longueur estimée à 112039 km dont 29573 km de routes nationales et plus de 4910 ouvrages d'art⁷.

Ce réseau sera complété par :

Un important tronçon de 1 216 km d'autoroute qui est 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 Ouest. Une deuxième autoroute des hauts plateaux sur plus de 2020 km.

Un projet d'autoroute transsaharienne qui va traverser du Nord au Sud. Cette route est promue par le gouvernement pour accroître le commerce entre les six pays traversés par la

⁷ Ministère des Travaux publics et des Transports, le réseau routier, Le 01-12-2013

Chapitre I : Cadre général du transport routier de marchandise

route transsaharienne (Algérie, Mali, Niger, Nigeria, Tchad et Tunisie).

Figure 01 : Le réseau routier en Algérie



Source : Ministère de Travaux Publics et des Transports

2.2) Les routes Algériennes :

Les études du schéma directeur routier national 2005-2025, élaboré par le ministère des travaux publics, s'inscrivent dans le schéma national d'aménagement du territoire. La nécessité de disposer à moyens et longs termes d'un réseau adapté, dont les principaux axes structurants sont constitués par quatre catégories de route, sans omettre l'axe stratégique africain qui est la route transsaharienne, est considérée comme vitale⁸.

2.2.1) L'autoroute Est-Ouest

C'est une infrastructure routière située au nord du pays qui doit relier Annaba et Tlemcen en passant près des grandes villes algériennes du nord tel que (Annaba, Skikda, Constantine, Sétif, Alger, Chleff, Oran et Tlemcen), sur une distance de 1 216 km⁹.

⁸ Ministère des travaux publics, DEMARCHE ET PROGRAMME DU SECTEUR DES TRAVAUX PUBLICS, Rapport de synthèse 2009

⁹ L'Algérie et les perspectives de développement dans le secteur des transports et de la logistique, fact sheet transport & logistique Algeria 2014

Chapitre I : Cadre général du transport routier de marchandise

Cette autoroute doit permettre de régler les problèmes de congestion sur le réseau routier existant, et de réduire le taux d'accident.

2.2.2) Autoroute de hauts plateaux :

C'est une infrastructure routière située en parallèle avec l'autoroute Est-Ouest vers l'intérieur du pays qui doit relier d'El Aricha à Tébessa en passant près des grandes villes tel que (Tiaret, Boughezoul, Batna, et Khenchela) sur une distance de 1 020 km¹⁰.

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 :

C'est une infrastructure routière qui va permettre de relier l'autoroute Est-Ouest et l'autoroute des hauts plateaux ainsi que de canaliser vers celles-ci les flux routiers le plus rapidement possible.

Le projet permet l'aménagement des principaux axes routiers Nord-Sud.

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

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

- La 2^{ème} rocade relie Zeralda à Boudouaou ;
- La 3^{ème} Rocade relie Cherchel à Tizi-Ouzou ;
- Et la 4^{ème} Rocade relie Bordj Bou Arreridj à Khemis Miliana.

Ce projet permet de décentraliser la circulation et la congestion à la capitale.

¹⁰ L'Algérie et les perspectives de développement dans le secteur des transports et de la logistique, fact sheet transport & logistique Algeria 2014

Section 03: La réglementation du transport routier de marchandise

Comme toutes autres activités, le transport est réglementé par des lois et décrets au niveau national et international. Chaque mode de transport est régi par différentes règles juridiques afin de garantir la sécurité des personnes et des marchandises.

Dans cette section on va présenter la réglementation internationale du transport routier de marchandise puis la réglementation nationale.

3.1) La réglementation internationale du transport routier de marchandise :

La réglementation utilisée pour le transport routier de marchandise est : La Convention sur le contrat de transport international de marchandises par route (CMR).

3.1.1) Définition du CMR :

La convention relative au contrat de transport international de marchandise par route (CMR) est signée le 19 mai 1956 à Genève et mise en œuvre en 1958¹¹.

Le CMR portent les conditions de transport et les responsabilités de chaque partie qui figure dans le contrat de transport (Donneur d'ordre, chargeur, transporteur, destinataire). Cette convention internationale est applicable de plein droit au transport entre deux pays, dont au moins l'un est un pays contractant.

Elle définit

Le matériel utilisé,

Les responsabilités et limites du transporteur, de l'expéditeur, du destinataire, du donneur d'ordre (s'il y a lieu) et du propriétaire des marchandises.

Les délais d'acheminement.

3.1.2) Définition de la lettre de voiture

La lettre de voiture est un document contractuel qui harmonise les conditions générales des transports terrestres internationaux, et traite la responsabilité du transporteur. Autrement dit c'est un contrat de transport de marchandises qui lie l'expéditeur, le commissionnaire de

¹¹ ww.gmjphoenix.com

Chapitre I : Cadre général du transport routier de marchandise

transport et le transporteur. La lettre de voiture fait office de reçu lors du retrait de la marchandise chez l'expéditeur et de sa livraison au destinataire¹².

Les indications de la lettre de voiture:

- √ La date de l'établissement de cette lettre.
- √ Les noms, adresse et numéro SIREN ou numéro d'identification intracommunautaire du transporteur.
- √ La date de la prise en charge de la marchandise.
- √ La nature et la quantité, ou poids, ou volume de la marchandise pour les lots groupés.
- √ Le nom de l'expéditeur ou du remettant.
- √ L'adresse complète du lieu de chargement.
- √ Le nom du destinataire.
- √ L'adresse complète du lieu de déchargement.

3.2) La réglementation nationale du transport routier de marchandise:

Le transport routier de marchandise en Algérie est régi par des lois législatives, des décrets et des arrêtés qui sont présentés comme suite:

3.2.1) Cadre législatif:

Il existe deux lois législatives qui régissent le transport routier de marchandise en Algérie qui se présente comme suit :

- Loi n° 01-13 du 17 Jomada El Oula 1422 correspondant au 07 août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres. (JO N° 44 du 08 août 2001).
- Loi n° 01-14 du 29 Jomada El Oula 1422 correspondant au 19 août 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière. (JO n° 46 du 19 août 2001).¹³

Ces lois ont pour but d'orienter et d'organiser le transport par route tout en gardant la sécurité routière.

¹² Droit-finance .net

¹³ Journal officiel de la république Algérienne N°82, 22/12/2004

3.2.2) Cadre réglementaire:

- *Décret*

En Algérie, le transport routier de marchandise 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° 75 du 07 décembre 2003).

Décret exécutif n° 04-381 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 routier 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 22/12/2004).

Décret exécutif n° 05-473 du 11 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).

Chapitre I : Cadre général du transport routier de marchandise

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

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

- **Arrêtés**

Le transport routier de marchandise est régie 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 17 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 transport 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 22 avril 2007).

Ces arrêtés ont pour but de démontrer les conditions et les normes à avoir pour exercer le transport routier de marchandise.

4) Sécurité des personnes et des marchandises :

Pour le transport routier des marchandises il y'a des mesures à prendre en considération pour que ce dernier s'effectue sans problèmes ni dégâts que ça soit pour les marchandises, pour le véhicule ou bien encore pour le transporteur.

Chapitre I : Cadre général du transport routier de marchandise

4.1) La sécurité des marchandises :

L'entreprise de transport doit veiller à la sécurité de la marchandise qu'elle doit déplacer du point de départ au point d'arrivée. Chaque geste est d'une très grande importance c'est pour cette raison que l'entreprise doit utiliser des matériaux spécifiques pour manutentionner les marchandises, les charger et les décharger.

4.2) Les véhicules :

Les véhicules diffèrent selon la nature de la marchandise à transporter (produit agricole, produit périssable, matière première, machine...etc.) et la forme de la marchandise (liquide, solide, gaz, etc....). A partir de ces critères, on distingue le type de camion à utiliser: les camions citernes, frigorifiques, plateaux fourgons, etc....

Les véhicules sont contrôlés annuellement (contrôle technique annuel) pour s'assurer de son bon fonctionnement et permettre la sécurité routière. En cas de panne, le véhicule sera réparé immédiatement. La traçabilité et la géo localisation sont les nouvelles technologies utilisées pour contrôler les véhicules.

4.3) Les transporteurs :

Avant de conduire n'importe quel véhicule, le transporteur doit avoir un permis de conduire pour la catégorie du véhicule. Il doit aussi assurer le déplacement des marchandises dans le délai prévu, et il devra livrer les marchandises en bonne état qui ne doivent pas être détériorées entre le moment du chargement et du déchargement. Dans certain cas comme le transport de gaz, le chauffeur doit avoir une attestation adéquate.

Les entreprises de transport assurent le matériel, la marchandise et les chauffeurs. En cas ou de dégât ils seront remboursés.

5) Contrat de transport

5.1) Définition du contrat de transport

C'est un document qui relie le client qui a le besoin de transporter sa marchandise à un voiturier qui est un professionnel qui va déplacer la marchandise de son client d'un point à un autre contre une rémunération déjà négocié.

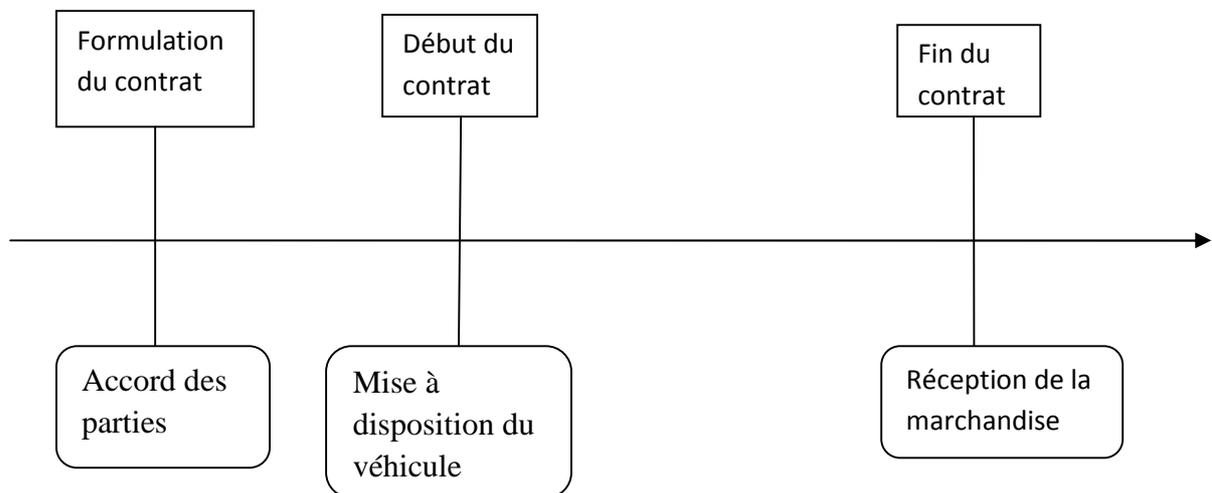
Chapitre I : Cadre général du transport routier de marchandise

Le contrat de transport diffère d'un mode à un autre. Dans le transport routier le récépissé s'appelle bon de livraison ou lettre de voiture dans lequel on précise certaines indications qu'on a déjà développé dans la troisième section du premier chapitre. (Voir annexe)

5.2) Validité du contrat de transport

Une fois signé et approuvé par les parties concernées, le contrat de transport commence dès la mise à disposition du véhicule de transport et prendra fin à la livraison de la marchandise à l'endroit convenu contre un paiement

Schéma 01: Validité du contrat de transport



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

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.

En Algérie le réseau routier ne cesse d'accroître, sa longueur de 112039 km témoigne sans parler des projets qui sont en voie de réalisation.

Comme tout autre mode de transport, le transport routier de marchandise est réglementé au niveau national et international par des lois qui ne peuvent être négligées. Le respect de ses lois est obligatoire.

Chapitre I : Cadre général du transport routier de marchandise

Le contrat de transport est le document qui relie le transporteur et le client, une fois le véhicule est met à disposition du client, le contrat de transport débute et prend fin a la réception de la marchandise.

Introduction

L'externalisation est un phénomène bien connu pour les entreprises, ces dernières sont tellement occupées par le cœur du métier qu'elles décident d'externaliser les activités secondaires pour réduire les responsabilités et leur gestion.

Dans ce chapitre ; on expliquera la logistique et l'externalisation du transport, pour cela on commence par la présentation des principales notions qui cernent la logistique. Puis l'externalisation du transport.

Section 1 : Notions générales sur la logistique

Dans cette section on va essayer de présenter la logistique, après on va définir la chaîne logistique, ensuite on expliquera la gestion de la chaîne logistique et on termine par montré l'importance du transport dans une entreprise.

1.1) Présentation de la logistique

Aujourd'hui la logistique fait partie de la stratégie de l'entreprise, c'est un moyen de réussite et de réduction des coûts.

1.1.1) Définition de la logistique

La logistique c'est l'organisation, classification, contrôle et gestion des matières (matière première, produit semi-fini et produits finis) de leurs points d'origines (départ) au point d'arriver (commercialisation), dans le but de satisfaire les clients à moindre coût et au bon moment. Il s'agit donc d'optimiser la gestion des moyens pour atteindre les objectifs prédéfinis.

Autrement dit la logistique est l'ensemble des opérations nécessaires aux flux d'échanges, depuis celles effectuées sur les lieux de conception, de préparation, de production des biens ou des services jusqu'à celles réalisées pour atteindre et satisfaire les lieux de consommations. La logistique vise comme finalité l'obtention du produit souhaité à l'endroit adéquat dans le meilleur rapport qualité/prix et dans des délais optimaux fonction de la nature du produit transporté¹⁴

¹⁴ Marie-Madeline Damien, « Transport et logistique » ; Dunod. Page 294

Chapitre II : la logistique et l'externalisation

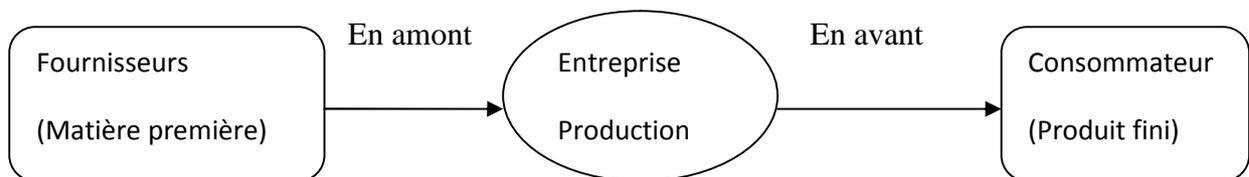
L'origine de la logistique est apparue dans le domaine militaire¹⁵, sa définition est: « La logistique consiste à apporter ce qu'il faut, là où il faut et quand il faut. »

1.1.2) Types de la logistique

Il existe deux types de logistiques différentes selon leurs situations vis-à-vis du processus de production. On parle d'une logistique avant la production et d'une autre après la production qu'on peut résumer comme suit :

- 1.1.2.1) Une logistique en amont :** c'est toutes les opérations, organisations et gestions effectuées avant la réalisation de la production qui sont l'achat et l'approvisionnement. Cette logistique sert à rassembler les besoins de l'entreprise pour entamer la production.
- 1.1.2.2) Une logistique en aval :** c'est la gestion après la production qui est la gestion commerciale et la distribution. Elle sert à gérer le profit fini de sa sortie de la production à son arrivée au consommateur.

Schéma 02 : La logistique en amont et en aval



Source : réalisé par nos soit

1.1.3) fonctions gérées par la logistique

Dans les entreprises de production, la logistique recouvre plusieurs fonctions (transport, stockage, manutention. etc...) de ce fait on distingue plusieurs logistiques selon la fonction gérée.

1.1.3.1) La logistique d'approvisionnement

¹⁵ Histoire de la pensée logistique, <http://pfeda.univ-lille1.fr/iaal/docs/dess2003/log/multimedia/penseelogistique/penseelogistique.html>

Chapitre II : la logistique et l'externalisation

L'approvisionnement est l'ensemble des activités qui contribuent à l'acquisition des matières ou des services dont a besoin l'entreprise pour son fonctionnement. La logistique d'approvisionnement permet la gestion de ces activités.

1.1.3.2) *La logistique de production*

La chaîne de production est l'ensemble des ressources matérielles (machines/équipements) et technologiques utilisés pour la transformation des matières premières en produits semi-finis ou finis. 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.

1.1.3.3) *La logistique de stock*

Le stockage c'est de garder des matières et des produits, en attendant de les utiliser ou de les mettre en vente. 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.

1.1.3.4) *La logistique de distribution*

La distribution permet de livrer les produits semi-finis ou finis vers les consommateurs. La logistique de distribution rassemble les activités mises en œuvre pour fournir les consommateurs en produits finis.

1.1.3.5) *La logistique inverse (retour)*

Le retour permet l'acheminement, des marchandises avariées, ou l'emballage vide du lieu de consommation au lieu de fabrication. Ces marchandises sont retournées pour réutilisation, réparation, recyclage ou destruction définitive. La logistique de retour permet d'assembler les activités qui contribuent à cet acheminement.

1.1.3.6) *La logistique des transports*

Le transport c'est l'ensemble des moyens utilisés pour déplacer les marchandises. La logistique des transports permet la gestion de ces principales activités : la détermination des réseaux de transport, la planification des transports et la gestion du parc de véhicules.

Chapitre II : la logistique et l'externalisation

Détermination des réseaux de transport

Il s'agit d'analyser différents réseaux de transport et de choisir sur la base du coût global, des délais et de la qualité de service: la meilleure offre.

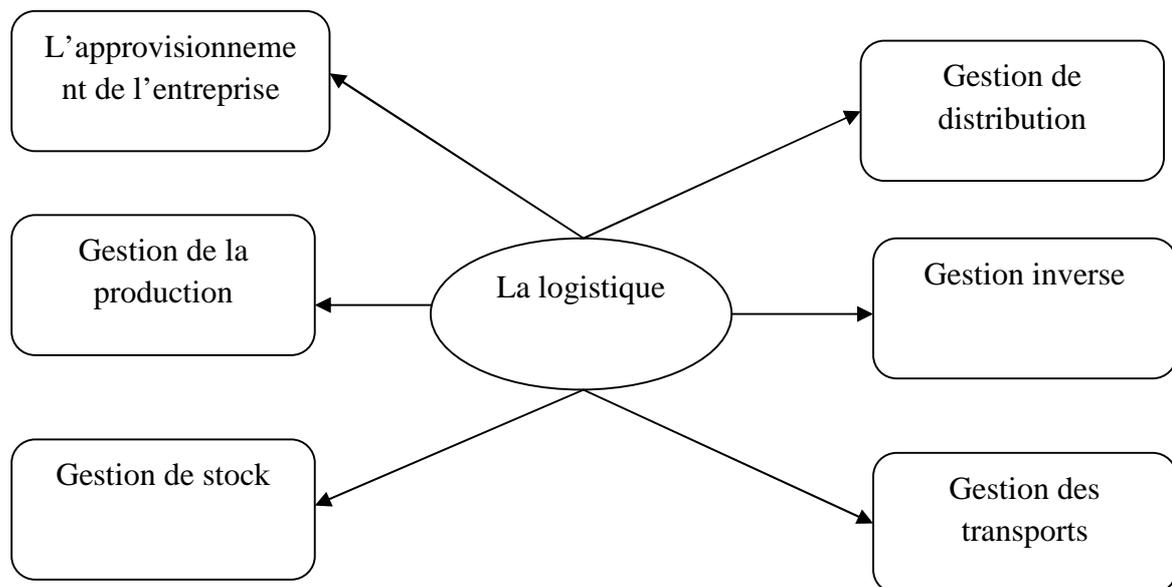
Planification des transports

La planification des transports consiste à fixer les quantités, les dates et les lieux d'acheminement des marchandises. En tenu compte de la capacité de transport disponible et du taux de chargement des véhicules.

Gestion du parc de véhicule

La gestion du parc de véhicule est la gestion administrative et technique des véhicules de transport. Elle regroupe l'ensemble des activités qui permet de suivre l'utilisation des véhicules et de garantir la disponibilité de ces derniers pour d'éventuels besoins de transport.

Schéma 03 : Les fonctions gérées par la logistique dans une entreprise



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

1.2) La chaîne logistique

Une chaîne logistique est l'ensemble des maillons relatifs à la gestion d'achats, d'approvisionnement, gestion des stocks, transport, manutention etc.

«La SCM (Supply Chain Management ou chaîne logistique) désigne les outils et méthodes visant à améliorer et automatiser l'approvisionnement en réduisant les stocks et les

Chapitre II : la logistique et l'externalisation

délais de livraison. On parle ainsi de travail en "flux tendu" dont le but est d'accélérer les flux de matières dans l'entreprise. Une caractéristique majeure est donc l'ajustement des stocks sur toutes les chaînes logistique et de production afin de limiter le temps d'écoulement entre le fournisseur du fournisseur et le client final»¹⁶

1.3) La gestion de la chaîne logistique (supply chain management)

La gestion de la chaîne logistique est l'ensemble des méthodes et outils utilisés pour améliorer la gestion des flux physiques et d'informations au sein de l'entreprise avec son environnement externe. Elle s'effectue grâce aux systèmes d'informations de l'entreprise. Pour que celle-ci soit performante, l'entreprise doit utiliser la télétransmission des informations et les EDI (échange de données informatisées).

1.4) L'importance du transport dans une entreprise

Depuis la révolution industrielle, le développement des transports accointent de jour en jour. Les déplacements et les échanges sont de plus en plus variés et sur des distances plus grandes.

Pour les transports des marchandises ils se font de plus en plus sur des régions géographiques diversifiées et à base de plusieurs modes de transport : air mer route.... Selon certains critères (le type de marchandise transporté, la distance...)

Grâce aux matériaux utilisés, le transport routier de marchandise permet l'acheminement des marchandises aux volumes importants et aux critères spécifiques (produit dangereux, produit périssable, produit liquide...etc.) il est le seul à avoir rempli ses parts de marché en tonne/Km. Il a la capacité à faire du porte à porte contrairement aux autres modes de transport qui sont handicapés par les ruptures de charges. Ainsi que le suivi des marchandises est assuré par un système informatisé TMS (transport management système).

Le transport est un facteur crucial de compétitivité et donc une condition de succès pour l'entreprise. Cette fonction doit être dans la structure de l'entreprise (plan stratégique) et dans sa chaîne logistique, en amont, en aval, inverse et même à l'intérieur de l'entreprise.

¹⁶ <http://www.supply-chain.fr/Chaîne-logistique>

Chapitre II : la logistique et l'externalisation

Section 02 : L'externalisation du transport

Aujourd'hui les entreprises ont pris conscience de l'importance du transport dans la chaîne de production, donc elles l'externalisent pour qu'il soit mieux géré grâce aux prestataires externes. Le transport est l'activité la plus externalisée dans les entreprises de production.

Dans cette section on va présenter l'externalisation en générale, ensuite ses acteurs, et on terminera par la présentation des avantages et risques de l'externalisation.

2.1) Présentation de l'externalisation

2.1.1) Définition de l'externalisation

L'externalisation a plusieurs définitions et explications, d'après le dictionnaire LAROUSSE « *L'externalisation est une action pour l'entreprise de confier une partie de ses activités à des partenaires extérieurs.* ». Autrement dit « *C'est une action par laquelle un chargeur confie l'organisation du transport à des entreprises extérieures spécialisées et indépendantes assurant également la logistique de distribution* »

On peut également définir l'externalisation comme le fait de parcourir un service auprès d'un prestataire externe qui auparavant était fournie et réalisé à l'intérieur de l'entreprise

L'entreprise n'externalise pas n'importe quelle activité, surtout celle où elle exprime son savoir-faire ce qui la différencie vis-à-vis de ses concurrents.

2.1.2) L'externalisation logistique

On peut dire que c'est la même définition que l'externalisation en général sauf qu'on précise l'activité à externaliser qui est la logistique ou une partie de la chaîne logistique dont on intègre le transport.

L'externalisation logistique c'est de confier la chaîne ou une part de la chaîne logistique de l'entreprise à un prestataire externe spécialisé, ce dernier va mettre son savoir-faire et son matériel pour la mieux gérer que si elle est intégrée dans l'entreprise car le prestataire est mieux formé et plus expert.

Chapitre II : la logistique et l'externalisation

2.1.3) Les acteurs de l'externalisation

L'externalisation a deux acteurs d'un côté il y'a les clients qui demandent le service et d'un autre côté il y'a les prestataires qui offrent le service.

2.1.3.1) Les clients

Ce sont les responsables des entreprises qui souhaitent confier leurs logistiques ou une partie de leurs logistiques à des prestataires plus experts, pour consacrer tous leurs savoir-faire et capacité dans le cœur de l'activité de l'entreprise. C'est eux qui sont à l'origine de l'externalisation car c'est eux qui ont le besoin et demande le service.

2.1.3.2) Les prestataires

Sont eux qui offrent leurs services et savoir-faire ainsi que leurs capacités afin de répondre aux besoins et exigences des clients dans les meilleurs délais et à moindre coût.

Il existe plusieurs types de prestations qu'offrent les prestataires, du classique (1PL) qui effectua une simple opération de transport au Fourth Party Logistics (4PL), pilote de la chaîne logistique globale.

A. *Les 1PL, First Party Logistics*

Première partie logistique c'est le premier niveau de la sous-traitance logistique, apparue en 1970. A cette période les entreprises n'externalisent pas mais sous-traitent. Les prestataires «1PL » qu'on peut appeler chargeur proposent des solutions d'externalisation du transport pour leurs clients.

B. *Les « 2PL, Second Party Logistics*

La deuxième partie logistique est apparue à la seconde partie des années 1970, se sont des prestataires logistiques offrant des solutions d'externalisation du transport et de l'entreposage qui acheminent les flux.

C. *Les 3PL, Third Party Logistics*

Appelé « Troisième partie Logistique », le prestataire qui est un spécialiste de la chaîne logistique va réaliser une partie plus ou moins grosse de l'activité logistique. Le 3PL consiste pour une entreprise à sous-traiter une partie de la chaîne logistique à un fournisseur spécialisé

Chapitre II : la logistique et l'externalisation

qui exécute la fonction et se charge de la planifier ainsi que de faire le lien avec les autres parties de la chaîne.

Ce type de prestation permet à des entreprises non spécialisées du domaine de la logistique de se détacher de cette activité et de se concentrer sur leur cœur du métier. Il s'occupe de la gestion physique des flux, mais il peut rester sous un léger contrôle du client

D. Les 4PL, Fourth Party Logistics

Quatrième partie logistique, le prestataire a pour mission la coordination des différents acteurs intervenants tout au long de la chaîne logistique d'une entreprise. Il met en œuvre toutes les possibilités afin de réduire les coûts et améliorer la performance.

Autrement dit c'est un intégrateur qui assemble ses propres ressources, capacités et technologies et celles d'autres prestataires pour gérer des Supply Chains complexes. Le prestataire 4PL effectue ces opérations non pas en propre, mais en partenariat avec d'autres prestataires. Le 4PL agit aussi avec bien plus de liberté que le 3PL. Ils travaillent généralement pour un seul client.

E. Les LLP, Lead Logistics Provider

Septième partie logistique, c'est une fusion entre le 3PL et le 4PL. Il remplit les mêmes objectifs du 4PL sauf qu'il ne fait pas appel à d'autres prestataires parce qu'il dispose de tous les moyens physiques pour mener le projet à terme. Le LLP prend donc en main la gestion de la chaîne logistique entière.

Depuis quelques années, le marché de l'externalisation logistique est dominé par le LLP, ce qui s'explique sans doute par le fait que ce prestataire élabore aussi des solutions informatiques pour augmenter la productivité et réduire les coûts. Offrir des systèmes automatisés et intelligents pour améliorer la performance de la chaîne logistique.

Chapitre II : la logistique et l'externalisation

Tableau 02: Les services offerts par les prestataires et les moyens utilisés

Type de prestataire	Type de service offert	Type de moyen utilisé
2PL	Transport	En propre
3PL	Transport, entreposage et préparation de commande	En propre
4PL	La gestion globale de la chaîne logistique	En propre et Prestataires externes
PLL	La gestion globale de la chaîne logistique	Prestataires externes

Source : réalisé par nos soins

2.2) Avantage et risque de l'externalisation

Lorsque le chef d'entreprise de production décide de faire appel à une entreprise de transport, il doit bien étudier cette stratégie avant de passer à l'acte car malgré tout les avantages qu'il va recevoir il y'a des risques qu'il ne peut pas éviter. Donc il faut que cette externalisation apporte avant tout une valeur ajoutée à l'entreprise.

2.2.1) Avantage

2.2.1.1) La concentration sur le cœur de l'activité : quand le chef de l'entreprise confie sa logistique ou une part de son activité cela lui permet la concentration sur le cœur du métier car au lieu de gérer ces activités, toutes les ressources seront consacrées à la production.

2.2.1.2) La diminution des responsabilités : Une fois le transport est externalisé, il n'est plus question de s'inquiéter pour la planification des camions ou des transferts et tout cela sera réalisé par le prestataire.

Chapitre II : la logistique et l'externalisation

- 2.2.1.3) *Économiser les coûts* : Le fait d'externaliser la logistique permet de faire des économies sur les coûts de transport et logistique.
- 2.2.1.4) *Gain de temps* : L'externalisation permet aux clients de gagner du temps et de le consacrer pour d'autre activité pour améliorer l'image et l'environnement de l'entreprise.
- 2.2.1.5) *L'amélioration de la qualité des services* : La spécialisation du prestataire dans le domaine de l'activité externalisée, lui permet de fournir des services de haute qualité.

2.2.2) Risque:

- 2.2.2.1) *La dépendance vis-à-vis du prestataire* : Le client se trouve dépendant à son prestataire car toutes les opérations sont réalisées par ce dernier et donc si à un moment donné il y'a un problème le client n'arrivera pas à le gérer et se retrouvera sans gestionnaire.
- 2.2.2.2) *La perte de savoir-faire* : Le fait que le prestataire s'occupe de l'activité externalisé rend le client négligent pour sa gestion ce qu'il fait qu'il perd son savoir-faire et la maîtrise de la gestion de l'activité.
- 2.2.2.3) *Perte de contact direct avec le client* : Si la logistique et le transport sont effectués par un prestataire externe, la relation entre l'entreprise et son client sera diminué vue qu'ils ne leurs reste plus que la relation de commande.

2.3) La différence entre sous-traitance et externalisation

Il est important de faire la différence entre externalisation et sous-traitance, même si toutes les deux ont le même objectif et but « La concentration sur la production et diminution des coûts ». Cette différence est que : La sous-traitance peut être utilisé sur des activités qui font partie de la stratégie de l'entreprise ou qui n'ont jamais fait partie auparavant alors que l'externalisation est adapté uniquement pour les activités qui faisait partie du périmètre de gestion de l'entreprise.

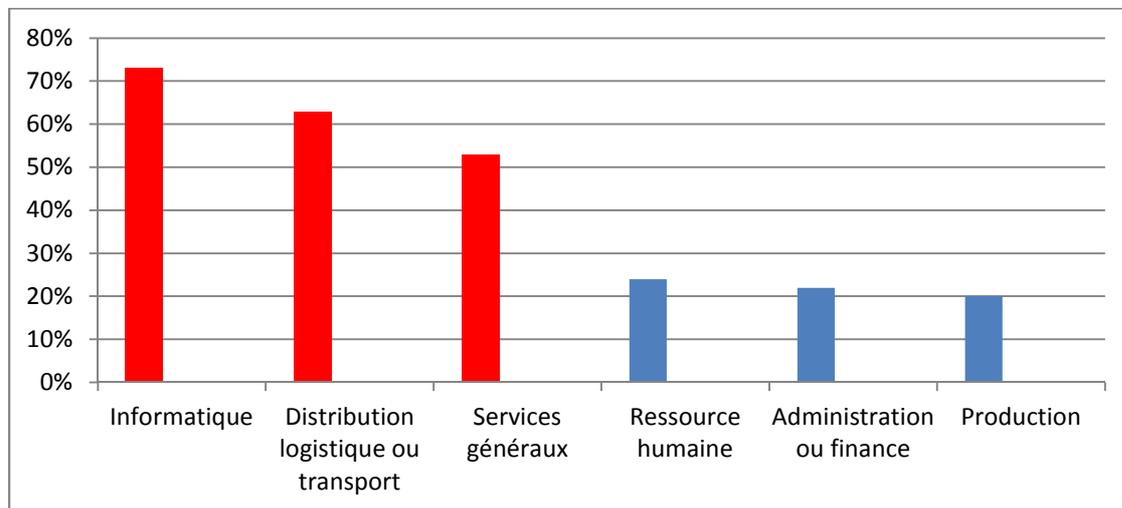
Chapitre II : la logistique et l'externalisation

2.4) Les activités les plus externalisées dans une entreprise

L'entreprise externalise les fonctions ou elle n'exprime pas son savoir-faire. De ce fait, certaines activités sont plus touchées que d'autres. Par cette externalisation se concentre sur le cœur du métier et l'innovation. Elle cherche un prestataire plus compétent pour lui effectuer les activités où elle n'est pas efficace.

Des études sont réalisées pour démontrer et classer les activités externalisées dans une entreprise tout en respectant sa confidentialité. Ernst et Young ont publié un baromètre Outsourcing pour classer ces activités.

Figure 02 : Classement des activités externalisées



Source : baromètre Outsourcing Ernst & Young, 2002, Université Paris 1 Panthéon Sorbonne, Mémoire de master L'externalisation logistique, P 12

Le baromètre nous démontre que les activités les plus externalisées sont :

Service informatique ou télécommunication

Service distribution et logistique ou transport

Service généraux

Les activités les moins externalisées sont celles où l'entreprise risque de démasquer son savoir-faire, selon le baromètre ses activités sont :

Service administration ou finance

Service production

Chapitre II : la logistique et l'externalisation

Service marketing ou communication

De ces résultats, on confirme que le transport est parmi les premières activités externalisées dans une entreprise.

Conclusion

La logistique est une tâche très importante dans les entreprise, elle permet la gestion et le contrôle des activités afin de réduire les coûts et augmenté le chiffre d'affaire

L'externalisation des activités est une stratégie qu'adapte les entreprise afin de se focaliser sur la production, ainsi sa lui permet de bénéficier de ses avantage, mais il existe aussi des risque tel que, la perte su savoir-faire ou encore la dépendance vis-à-vis du prestataire.

Avant toute décision d'externalisation, l'entreprise doit prendre consciences de ses besoins afin de choisir le prestataire qui lui convient. Bien étudier l'activité a externalisé car il existe des activités a externalisé plus que d'autre.

Chapitre III : L'externalisation du transport dans la wilaya de Bejaia

Introduction

Le transport est une activité indispensable dans une entreprise, Afin de vérifier nos hypothèses de travail, nous allons procéder à la réalisation d'une enquête sur le terrain auprès de l'entreprise de transport Numilog plus un questionnaire destiné aux entreprises industrielles qui ont externalisé leurs transports dans la ville de Bejaia.

Dans ce chapitre il sera question d'expliquer la méthodologie de recherche dans la première section, puis dans la deuxième nous allons présenter le cas d'étude au sein de Numilog et nous terminerons par l'analyse et traitement des données.

Section 1 : Cadre méthodologique

Cette section a pour but de présenter les différentes méthodes utilisées pour la collecte d'informations ainsi que les difficultés rencontrées pendant notre enquête à Numilog et au cours du questionnaire.

1.1) Le cas d'étude :

Notre étude a été répartie en deux phases, l'une c'est effectuer au sein de l'entreprise de transport Numilog (Agence de Bejaia) cela dans le but de déterminer les opérations qu'effectuent les entreprises de transports pour les entreprise industrielles. La deuxième c'est un questionnaire destiné aux entreprises industrielles qui ont externalisé leurs transports dans la wilaya de Bejaia.

1.2) Les objectifs de l'enquête

L'objectif de notre étude est de vérifier les hypothèses proposées dans l'introduction et de répondre à la question principale : **Quelle est le rôle et l'apport des entreprises de transport dans les entreprises industrielles?**

1.3) Préparation du questionnaire et déroulement de l'enquête

Notre étude au sein de Numilog a duré un mois, nous avons pu voir et constater les opérations qu'elle réalise pour ses clients.

Chapitre III : L'externalisation du transport dans la wilaya de Bejaia

Pour le questionnaire qui a duré 15 jours entre la distribution et la récupération, nous avons eu 17 questionnaires remplis et 2 refusés que nous avons éliminé.

1.4) Difficultés rencontrées

Le premier obstacle rencontré durant la distribution des questionnaires c'est que certaines entreprises n'acceptent pas de répondre aux questionnaires, le deuxième obstacle est que quelques entreprises ont mis à part l'activité transport dans leur stratégie par conséquent elles ne répondent pas à nos questions ou nous orientons aux entreprises de transport qu'elles sollicitent ce qu'il nous prend un peu plus de temps et qui ne répond pas vraiment à nos questions.

1.5) Traitement et analyse des données de l'enquête

Les résultats du stage pratique au prêt de l'entreprise Numilog seront présentés sous forme d'un travail descriptif. Pour le questionnaire nous essaierons de présenter les données recueillies et de procéder à leurs interprétations, traitements et analyses. Pour cela nous avons utilisé le logiciel sphinx pour son élaboration, traitement et analyse, puis à l'aide d'Excel 2010, nous avons conçues les représentations graphiques.

Chapitre III : L'externalisation du transport dans la wilaya de Bejaia

Section 2 : Le cas pratique au sein de Numilog

Dans cette section nous avons pour but de présenter notre cas d'étude au sein de Numilog (agence de Bejaia), pour cela on a décidé de diviser cette section en trois parties. Dans un premier temps nous allons présenter Numilog, puis expliquer son réseau de distribution et nous terminerons par présenter les opérations qu'elle effectue pour ses clients.

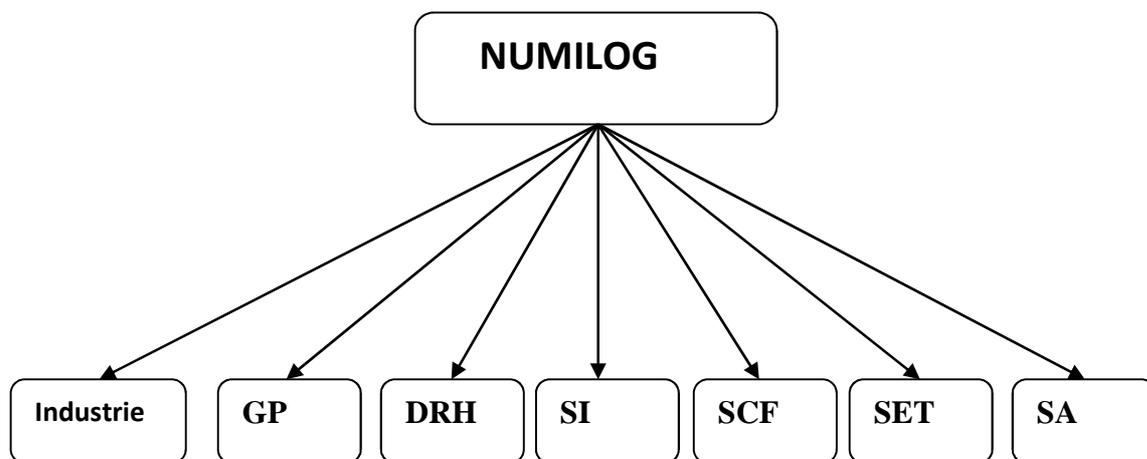
2.1) Présentation de NUMILOG (agence Bejaia) :

NUMILOG est une entreprise de transport qui s'occupe principalement de la distribution physique des marchandises par route au niveau national, pour:

Le client principal qui concerne les produit de SPA cevital

Les clients externes qui sont les autres industries (Saida, Condia, Coca-cola ...).

2.1.1) Organigramme de NUMILOG, agence Bejaia



Source : SPA NUMILOG

2.1.2) Les fonctions des services de NUMILOG (agence Bejaia)

2.1.2.1) L'industrie :

Gestion de l'activité de transit ;

Gestion de L'activité de transport à l'intérieur de complexe CVITAL.

Chapitre III : L'externalisation du transport dans la wilaya de Bejaia

2.1.2.2) GP (Gestion du parc) :

Maintenance et entretien du matériel ;

Gestion de gasoil ;

Gestion du matériel.

2.1.2.3) DRH (Direction des ressources humaines):

Gestion du personnel ;

Recrutement ;

Correspondance sociale ;

Suivi de pointage.

2.1.2.4) SI (Service informatique) :

Maintenance de matériel informatique ;

Gestion des réseaux de communication ;

Mise en place des outils informatique.

2.1.2.5) SCF (Service comptabilité et finance) :

Facturation ;

Salaires.

2.1.2.6) SET (Service d'exploitation transport) :

Planification de la distribution ;

Gestion des chauffeurs.

Chapitre III : L'externalisation du transport dans la wilaya de Bejaia

2.1.2.7) SA (Service administration) :

Préparation des ordres de mission ;

Calcul des frais de mission pour les chauffeurs ;

Géo localisation ;

Préparation des tableaux de bord.

2.1.3) Le service d'exploitation de transport

Afin de desservir toutes les régions, le service d'exploitation de transport (agence Bejaia) possède sa propre flotte de camion pour assurer la livraison des marchandises.

L'entreprise utilise 169 remorques de type maraichers ayant une capacité de 26 palettes chacune, destinées pour transporter les produits standard (eau minérale, jus, huile, sucre) et peuvent jumeler plusieurs produits dans une seule rotation , 25 remorques frigorifiques ayant une capacité de 26 palettes chacune, destinées pour transporter les produits qui nécessitent une température basse (smen, mâtin), chaque une de ces remorque est séparée avec un isolant qui permet à ce type de transporter deux produits différents dans une seule rotation, ainsi que quatre (04) citernes d'une capacité de 22 tonnes chacune, réservées à transporter les produits liquides (huile vrac, sucre liquide) , ce type de produit est transporté directement aux clients finals (les grandes industries)

2.2) Réseau de distribution de service d'exploitation de transport

2.2.1) Description du processus de distribution

Le responsable du service d'exploitation transport reçoit des commandes à expédier par Cevital usine, Lala khdidja, china El kseur, plateforme logistique les autres industries externe chaque soir entre 16H à 18h. Ces bons doivent être chargés le même jour.

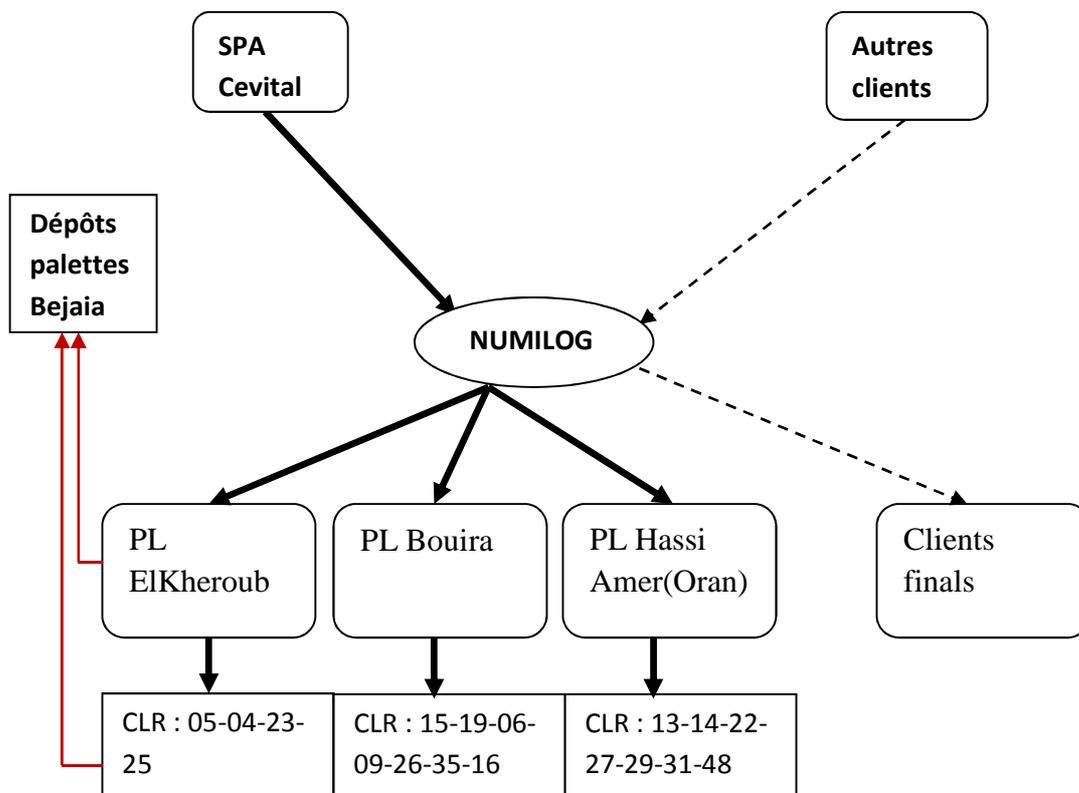
Le responsable distribue ses bons aux planificateurs selon les destinations. Les planificateurs mobilisent tous les camions disponibles pour effectuer ces livraisons et maitre en place un plan d'expédition efficace, dans le cas où leur propre flotte ne peut pas satisfaire

Chapitre III : L'externalisation du transport dans la wilaya de Bejaia

ces commandes, le responsable de service d'exploitation transport doit faire appel aux sous-traitants.

Après la planification des expéditions le planificateur préparé les documents qui doit accompagner le chauffeur dans sa mission : bon de chargement, fouille de route et l'ordre de mission (Annexe1, 2,3).

Schéma 04: Système de distribution de NUMILOG



→ Plan de distribution pour le groupe Cevital

--> Plan de distribution pour les autres clients

→ Retour de palettes

Source : réaliser par soins à l'aide du personnel de NUMILOG

Chapitre III : L'externalisation du transport dans la wilaya de Bejaia

2.2.2) Le système de distribution pour Cevital

Ce système explique comment Numilog distribue la marchandise de son premier client pour alimenter les CLR, PL et les grandes industries.

2.2.2.1) Plate-forme logistique (PL)

Les PFL sont destinés à la réception des produits, leurs stockages et la livraison de ses produits aux CLR quotidiennement. Sans oublier que chaque plateforme est destinée à alimenter les CLR situés dans la même région. Le temps de service de ses plates-formes est de 24H/24H

Tableau 03 : Capacités de stockage des plateformes logistiques

Les lieux de stockage	Capacité de stockage
Pf bouira	15 000 Palettes
Pf el khroub	2700 Palettes
Pf Hassi amer	12000 Palettes

Source : réalisé par soi à l'aide du personnel de NUMILOG

2.2.2.2) Centre logistique régionaux (CLR)

Numilog contient 18 CLR attachés au service d'exploitation transport (agence Bejaia), implantés dans plusieurs régions au niveau national avec une capacité de stockage importante et une durée de stockage qui ne dépasse pas 10 H. Ainsi que la réception et la livraison des produits ce fait quotidiennement comme suit :

De 17H de soir à 5H de matin c'est le réapprovisionnement des CLR par les plateformes ou par l'usine en cas où le produit commandé n'est pas disponible aux plateformes logistiques.

De 5H de matin à 17H de soir c'est les clients qui viennent récupérés leurs commandes par leurs propres moyens de transport

Chapitre III : L'externalisation du transport dans la wilaya de Bejaia

Tableau n° 04: Les différentes PF et leurs CLR

PF EL khroub	PF Bouira	PF HASSI AMEUR
CLR 05BATNA	CLR16 ALGER	CLR 14 TIARET
CLR04OUM EL BOUAGHI	CLR19SETIF	CLR 27 MONSTA
CLR23ANNABA	CLR09BLIDA	CLR 31ORAN
CLR25 CONSTANTINE	CLR26MEDEA	CLR 22 SBA
	CLR35REGUAIA	CLR18RILIZANE
	CLR 06AKBOU	CLR29MASCARA
	CLR15 TIZI	CLR13TLEMEN

Source : réalisé par soins à l'aide du personnel de NUMILOG

2.3) Les opérations qu'effectue Numilog pour ses clients :

A partir de 16h30, Le responsable d'exploitation et transport reçoit des ordres de mission (OT) de la part de ses clients pour savoir les tâches qu'elle doit effectuer. En premier elle s'occupe de son premier client qui est Cevital puis d'autres clients.

2.3.1) Pour les clients ordinaires

Numilog s'occupe des déplacements des marchandises que ce soit pour les matières premières, semi-finis ou finis, comme elle s'occupe aussi de la logistique retour ou inverse ce qui signifie le transport des marchandises en avarie.

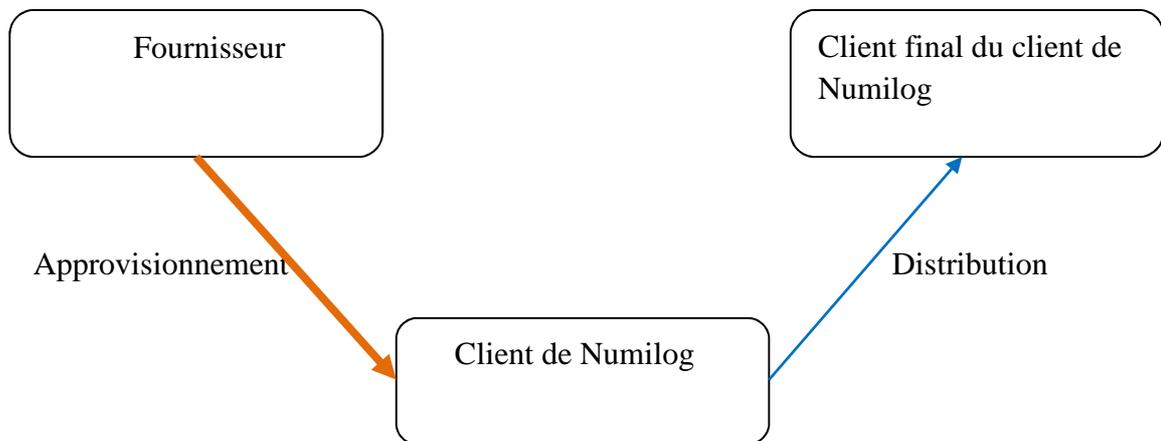
Le responsable d'exploitation et transport met à disposition de son client les camions nécessaires pour l'acheminement des marchandises d'un pion à un autre selon le programme reçu.

L'opération sera suivie tout au long du trajet par un système TMS¹³ pour éviter tout type d'accident ou retard à fin de satisfaire le client.

¹³ TMS (Transport management système), un système de traçabilité

Chapitre III : L'externalisation du transport dans la wilaya de Bejaia

Schéma 05: Opérations effectuées par Numilog pour les clients ordinaires



Source : Réaliser par nos soins à l'aide du personnel de Numilog

2.3.2) Pour cevital

L'entreprise de transport s'occupe de tous les déplacements de cevital de l'approvisionnement à la distribution, le transport inverse ainsi que les déplacements en interne de l'usine. Son programme est devisé en deux types, le premier type c'est les déplacements externes qui incluent tous les besoin de transport en dehors de l'usine. Elle s'occupe de la distribution des marchandises de l'usine aux plateformes logistiques (PL) puis des PL aux centres logistiques régionaux (CLR) ou bien encore vers le client final comme c'est déjà expliqué dans la première section.

Le deuxième type c'est le transport interne qui inclut les déplacements dans l'usine ou à proximité, c'est-à-dire dans la ville de Bejaia. Pour ce type Numilog met à disposition de Cevital des camions de différent types 24H/24H qui vont se charger des déplacements effectués en interne de l'usine (d'une cellule à une autre ou autre besoin) ou bien encore pour le transport des marchandises du port à l'usine pour l'approvisionnement ou de l'usine au port pour l'exportation.

Chapitre III : L'externalisation du transport dans la wilaya de Bejaia

Section 3 : Analyse et traitement des données du questionnaire

Notre objectif dans cette section est d'analyser les résultats obtenus dans le questionnaire.

3.1) Analyse des données

Tableau 05: Le statut de l'entreprise

Statut juridique	Nom bre d'entreprise	En %
Publiques	2	11,8
Privées	14	82,4
Mixte	1	5,9
Total	17	100

Source : réalisé par nos soi à partir de l'enquête personnelle

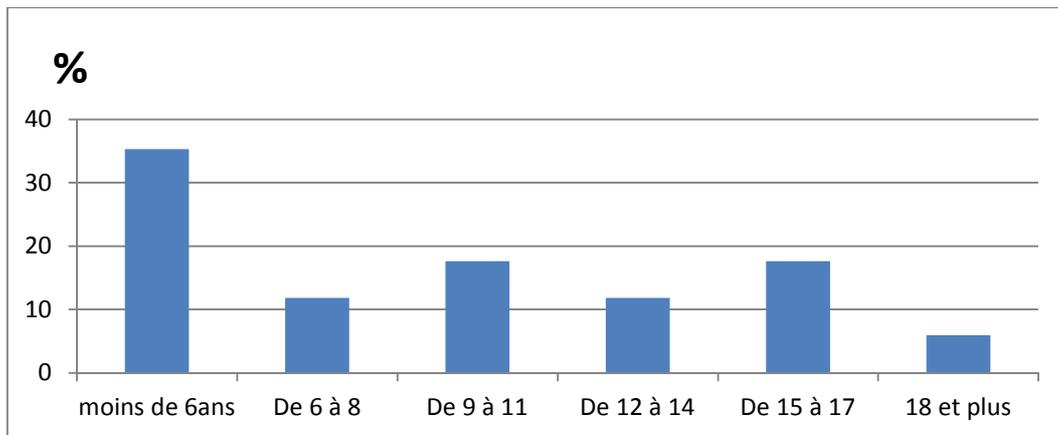
Etant donné que la place de l'entreprise représente un poids sur le marché ; la première question qui nous intéresse est le statut de l'entreprise. Pour voir les entreprises les plus dominantes sur le marché Algérien.

D'après le tableau ci-dessus :

- 14 entreprises sur 17 sont privées.
- 2 entreprises sont publiques.
- Seulement une mixte.

Chapitre III : L'externalisation du transport dans la wilaya de Bejaia

Figure n°03: Durée d'externalisation



Moyenne = 9,12

Source : réalisé par nos soit à partir de l'enquête personnel

L'analyse des résultats de la figure N°02 ci-dessus révèle les points suivants :

- 35% des entreprises qui sont équivalentes à 6 entreprises ont externalisées leurs transports depuis moins de 6 ans.
- 18% des entreprises qui représentent 3 entreprises ont externalisé leurs transports depuis 9 à 11 ans et de 15 à 17 ans.
- 12% qui sont équivalent à 2 entreprises ont externalisé leurs transports depuis 6 à 8 ans et 12 à 14 ans pour 2 entreprises.
- Enfin nous trouvons qu'une seule entreprise qui représente seulement 6% qui a externalisé son transport depuis plus de 18 ans.

Sur notre échantillon de 17 entreprises, en moyenne le temps d'externalisation est de 9 ans.

Chapitre III : L'externalisation du transport dans la wilaya de Bejaia

Tableau 06: Type d'externalisation

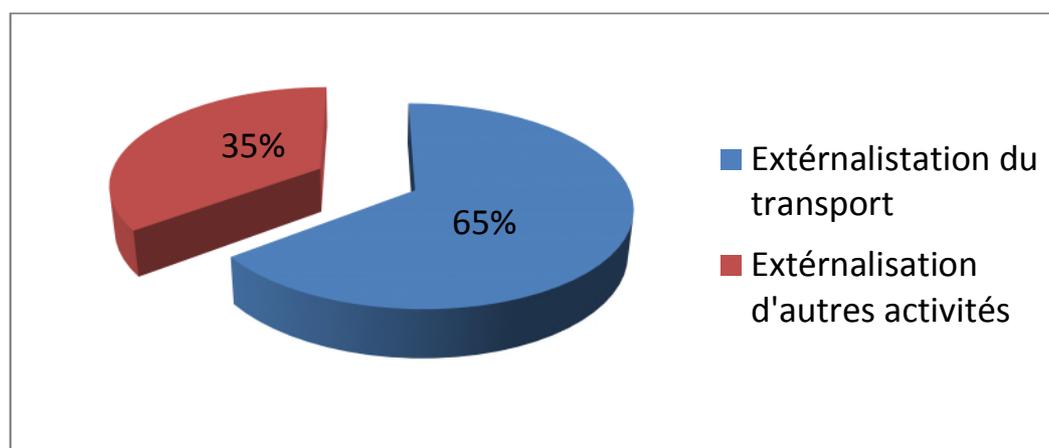
Type d'externalisation	Nombre d'entreprise	%
Sous-traitance simple	5	29,4
Externalisation partielle	5	29,4
Externalisation totale	7	41,2
Total	17	100

Source : réalisé par nos soins à partir de l'enquête personnelle

Nous avons repartit le type d'externalisation sur trois catégories, les résultats figurent dans le tableau et qui est comme suite :

- 5 entreprises ont optés pour la sous-traitance simple
- 5 autres entreprises utilisent la sous-traitance partielle.
- les 7 entreprises restantes ont externalisé leurs transports en totalité.

Figure n°04: Limite d'externalisation



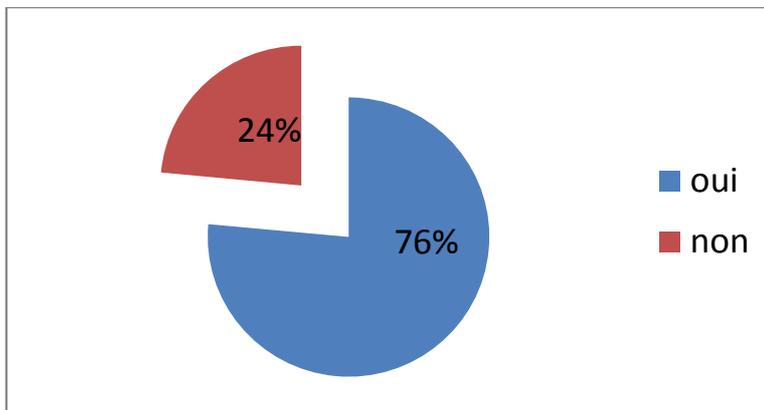
Source : réalisé par nos soit à partir de l'enquête personnel

Le graphique n°4 nous indique que 11 entreprises (soit près de 65%) parmi les 17 se limitent à l'externalisation du transport.

6 entreprises externalisent la logistique et d'autres activités et / ou responsabilités.

Chapitre III : L'externalisation du transport dans la wilaya de Bejaia

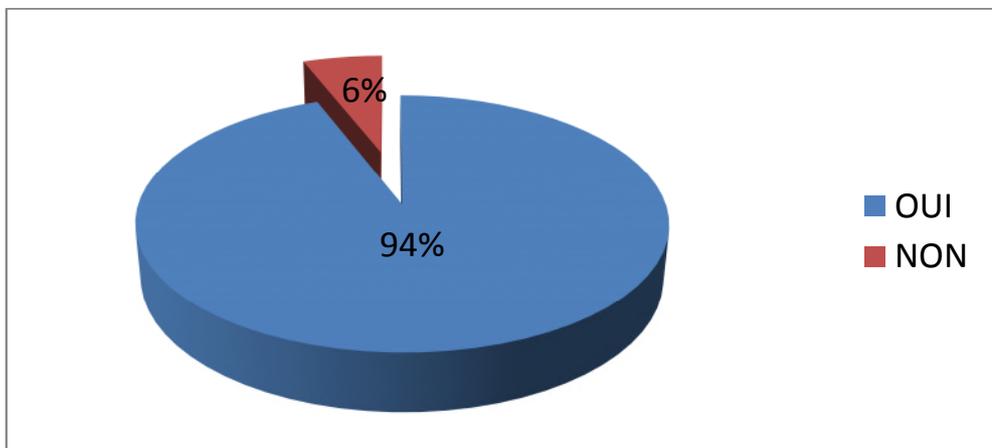
Figure n°05: Le volume de production dans la cause de l'externalisation



Source : réalisé par nos soit à partir de l'enquête personnel

D'après la figure on voit que 13 entreprises (soit 76%) jugent que le volume de production est la cause de l'externalisation du transport et 4 entreprises ne sont pas du même avis.

Figure n°06: Rôle de la taille de l'entreprise pour le choix du prestataire

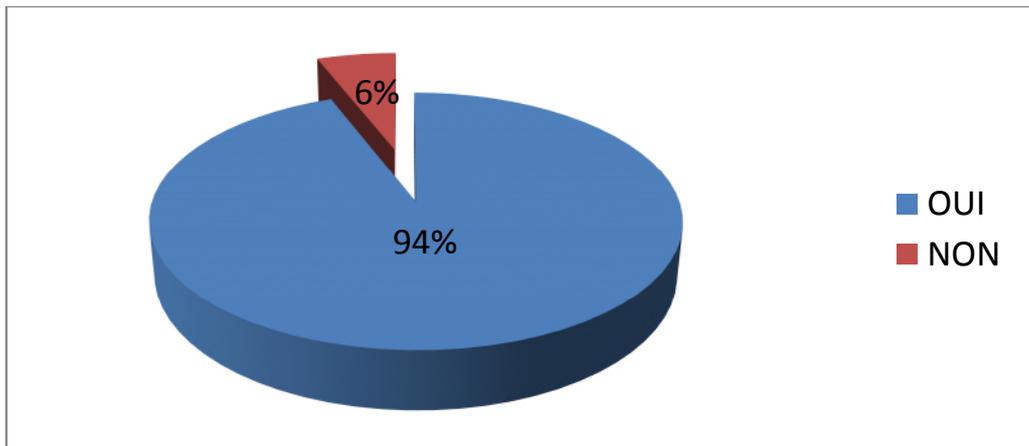


Source : réalisé par nos soit à partir de l'enquête personnel

Nous déduisons de la figure n°6 que pour 16 entreprises (soit 94%) la taille de l'entreprise joue un rôle pour le choix du prestataire, et seulement une entreprise estime que la taille n'a pas de rôle pour le choix.

Chapitre III : L'externalisation du transport dans la wilaya de Bejaia

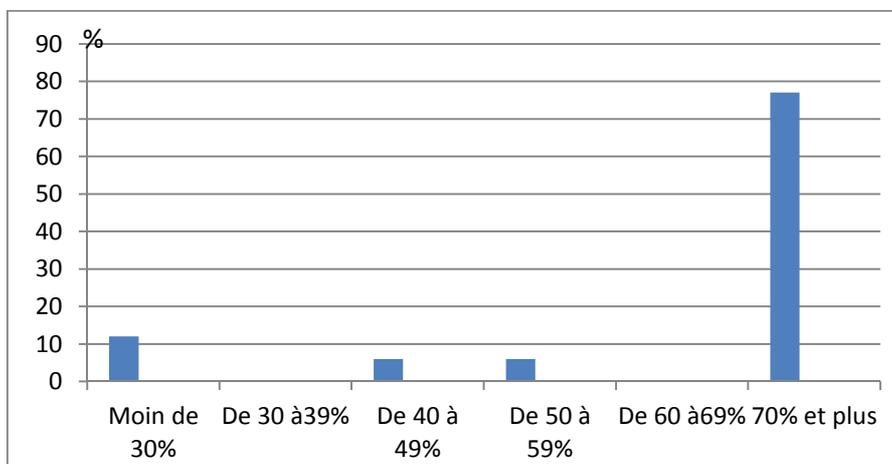
Figure n°07: Elargissement du réseau de distribution



Source : réalisé par nos soit à partir de l'enquête personnel

Nous remarquons d'après la figure n°7 ci-dessus que la plus part des entreprises (16) reconnaît que grâce à l'externalisation du transport leur réseau de distribution s'est élargi.

Figure n°08: Le pourcentage qu'occupe le transport dans l'entreprise



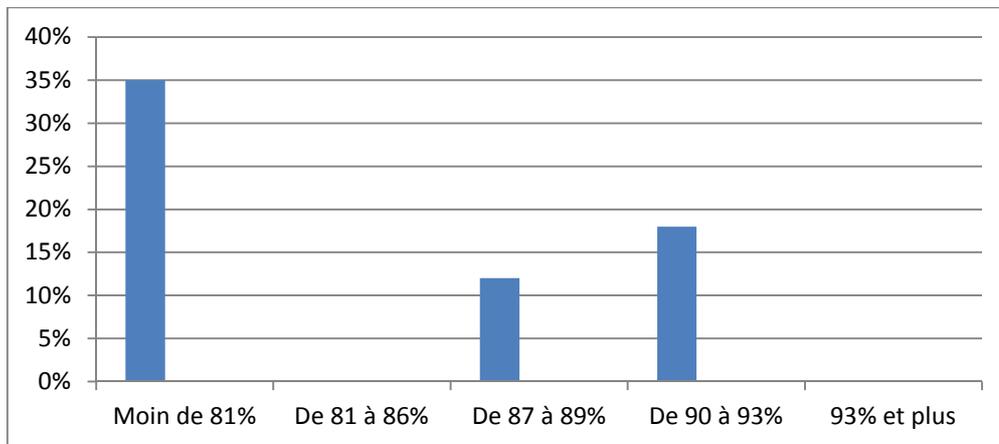
Moyenne=81%

Source : réalisé par nos soit à partir de l'enquête personnelle

A la lecture de ce graphe, nous déduisons que le transport occupe une très grande place dans les entreprises avec une moyenne de 81%.

Chapitre III : L'externalisation du transport dans la wilaya de Bejaia

Figure 09: La réussite de l'externalisation



Moyenne=89%

Source : réalisé par nos soit à partir de l'enquête personnel

Il ressort de ce graphe que l'externalisation a une réussite considérable d'une moyenne de 89% ce qui est largement satisfaisant.

Tableau 07: L'avantage d'externalisation

Avantage	Nombre d'entreprise sur 17	En %
Alléger les responsabilités	12	71
La concentration sur le cœur du métier	9	53
L'efficacité et maîtrise des délais	11	65

Source : réalisé par nos soit à partir de l'enquête personnel

Les avantages qu'apporte l'externalisation du transport à une entreprise sont multiples et diffèrent d'une entreprise à une autre.

Chapitre III : L'externalisation du transport dans la wilaya de Bejaia

Le tableau ci-dessus nous révèle le nombre d'entreprise qu'estiment certain avantage, les résultats sont come suite :

- 12 entreprises pour alléger les responsabilités
- 9 entreprises pour la concentration sur le cœur du métier
- 11 entreprises pour l'efficacité et maîtrise des délais

Tableau 08: Les inconvénients de l'externalisation

Les inconvénients	Nombre d'entreprise sur 17	En %
Dépendance vis-à-vis du prestataire	15	88
Perte du savoir-faire	5	29
Risque situation conflictuelle avec le prestataire	14	82
Autre inconvénients	2	12

Source : réalisé par nos soins à partir de l'enquête personnelle

Comme toutes activités ou décisions prises, l'externalisation a des inconvénients sur l'entreprise.

À partir du tableau ci-dessus nous constatons que :

- 12 entreprises jugent que l'externalisation nous conduit à la dépendance vis-à-vis du prestataire.
- 5 entreprises reconnaissent qu'elles perdent leurs savoir-faire.
- 14 entreprises trouvent qu'il peut y avoir un risque situation conflictuelle avec le prestataire.

Chapitre III : L'externalisation du transport dans la wilaya de Bejaia

- 2 entreprises estiment qu'il existe d'autres inconvénients.

Tableau 09: La relation entre le choix du type d'externalisation et les raisons d'externalisation

La raison d'externalisation	l'incapacité de répondre aux besoins des clients un bon moment	manque d'espace de stockage	coûts de transport élevée	manque de manœuvre spécialisée dans le transport
sous-traitance simple	4	5	1	1
	24%	30%	6%	6%
l'externalisation partielle	3	1	1	1
	18%	6%	6%	6%
l'externalisation totale	7	2	4	5
	41%	12%	24%	29%

Source : réalisé par nos soins à partir de l'enquête personnel

Il ressort de ce tableau que le choix du type d'externalisation a une relation directe avec les raisons d'externalisation.

- Pour la sous-traitance simple : 4 entreprises trouvent que c'est dû à l'incapacité de répondre aux besoins des clients au bon moment, 5 entreprises jugent que c'est le manque d'espace de stockage et seulement une entreprise pour chacun, coûts de transport élevée et le manque de manœuvre spécialisée dans le transport.

Chapitre III : L'externalisation du transport dans la wilaya de Bejaia

- Pour l'externalisation partielle : 3 entreprises estiment que c'est l'incapacité de répondre aux besoins des clients au bon moment, une entreprise pour chacune des raisons suivantes (manque d'espace de stockage, coût de transport élevé et manque de main d'œuvre spécialisé dans le transport).

- Pour l'externalisation total : 7 entreprises reconnaissent que ce type d'externalisation est dû à l'incapacité de répondre aux besoins des clients au bon moment, 2 entreprises trouvent que c'est le manque d'espace de stockage, 4 entreprises jugent que c'est le coût de transport élevés et 5 autre disent que c'est le manque de main d'œuvre spécialisé dans le transport.

Tableau 10: La relation entre le volume de production et les raisons d'externalisation

	Oui	Non
capacité de répondre aux besoins des clients en bon moment	14	1
	82%	6%
Réduire l'espace de stockage	6	1
	35%	6%
Coût de transport élevé.	5	1
	29%	6%
Manque de main d'œuvre spécialisé dans les transports	6	1
	35%	6%

Source : réalisé par nos soins à partir de l'enquête personnelle

Chapitre III : L'externalisation du transport dans la wilaya de Bejaia

Afin de bien comprendre les raisons qui poussent les entreprises à externaliser leur transport, et le rôle du volume de production, nous avons décidé de croiser entre ces questions : Le volume de production est -il la cause d'externalisation? Et les raisons d'externalisation ?

Après avoir fait l'analyse nous avons obtenu les résultats suivants:

- 14 entreprises jugent que le volume de production est la raison de l'externalisation à cause de l'incapacité de répondre aux besoins des clients en bon moment.
- 6 entreprises disent que l'augmentation du volume de production réduire espace de stockage.
- 5 entreprises pensent que le volume de production engendre l'augmentation des coûts de transport.
- 6 entreprises estiment que l'augmentation du volume de production dépasse la capacité de main d'œuvre spécialisé dans les transports.
- Pour les entreprises qui trouve qu'il n'y a pas de relation entre le volume de production les raisons, les résultats sont comme suite: Un seul résultat (non) pour chaque raison ce qui est un résultat très faible.

D'après les résultats qu'on a eu, un conclut que le volume de production explique les raisons d'externalisation surtout la première qui est l'incapacité de répondre aux besoins des clients au bon moment.

Chapitre III : L'externalisation du transport dans la wilaya de Bejaia

Tableau 11: La satisfaction d'externalisation

La satisfaction	Oui	Non
Moins de 30%	0	1
	0%	6%
D 31 à 69%	0	0
	0%	0%
70 et plus	14	2
	67%	12%

Source : réalisé par nos soins à partir de l'enquête personnelle

En ce qui concerne la satisfaction des entreprises par l'externalisation du transport ; le tableau ci-dessus qui relis " le pourcentage de réussite de l'externalisation estimer et la recommandation de l'externalisation " nous indique que 14 entreprises qui estiment que le taux de réussite dépasse 70 % encourage et recommande l'externalisation du transport. Seulement 3 entreprises dans l'échantillon de 17 entreprises qui ne sont pas satisfaites du résultat par conséquent elles ne recommandent pas l'externalisation.

De ces résultats on peut dire que l'externalisation du transport est une décision qui satisfait les entreprises

Chapitre III : L'externalisation du transport dans la wilaya de Bejaia

Tableau 12: Les raisons de l'externalisation

Les raisons	Oui	Non
réduire les coûts de transport	7	0
	18%	0%
La spécialise dans la production	8	0
	20%	0%
Elargit le réseau de distribution	14	0
	36%	0%
travailler en JAT (juste à temps)	10	1
	25%	6%

Source : réalisé par nos soit à partir de l'enquête personnel

D'après les résultats du tableau il y a une seule entreprise qui n'a pas atteint son objectif par l'externalisation.

- 7 entreprises jugent que l'externalisation du transport réduit les coûts de transport.
- 8 entreprises trouvent que grâce à cette externalisation l'entreprise se spécialise dans la production.
- 14 entreprises estiment que son réseau de distribution s'élargit.
- 10 entreprises reconnaissent qu'elles travaillent en JAT (juste à temps)

Chapitre III : L'externalisation du transport dans la wilaya de Bejaia

3.1) Discussion des résultats de l'analyse

D'après les résultats de l'enquête, la plupart des entreprises enquêtées recommandent l'externalisation du transport. Deux facteurs sont déterminants, à savoir : les raisons d'externalisation et l'importance du transport dans une entreprise.

L'externalisation du transport et de la logistique est considérée comme une contrainte pour les entreprises cause de la perte de son rôle dans sa gestion.

Le volume de production est l'un des facteurs de l'externalisation, en cause de son impact sur les raisons d'externalisation.

Après avoir procédé à l'analyse des données obtenues grâce au logiciel Sphinx et Excel 2010, nous sommes arrivés à confirmer nos hypothèses :

- L'externalisation du transport réduit les coûts de transport ;
- L'externalisation élargie le réseau de distribution ;
- L'externalisation permet l'efficacité et la maîtrise des clients (améliorer la qualité du service) ;

D'après cette enquête, l'externalisation du transport est une stratégie réussie soit une moyenne de 89% sur 17 entreprises enquêtées à Bejaia. Ses avantages et raisons sont la cause de cette réussite.

Après l'analyse des résultats obtenus, nous avons déduit que l'externalisation du transport permet :

- D'alléger les responsabilités ;
- De répondre aux besoins des clients en bon moment ;
- De réduire les coûts de transport ;
- De se spécialiser dans la production ;
- D'élargir le réseau de distribution ;
- De travailler en JAT (juste à temps) ;

L'externalisation du transport est une solution pour bénéficier de ses avantages cités ci-dessus, mais on ne peut pas négliger ses contraintes, qui sont :

- Perte du savoir-faire ;
- Perte de contacte directe avec le client ;
- Risque de conflit avec le prestataire ;

Chapitre III : L'externalisation du transport dans la wilaya de Bejaia

Pour conclure, nous revenons à dire que l'externalisation du transport est une solution réussite pour le développement des entreprises dont les avantages principaux sont la réduction des coûts et la spécialisation dans la production.

Conclusion générale

L'externalisation est une stratégie qui offre des avantages en termes de coût, d'organisation et de gestion. Mais elle dégage aussi des risques non négligeables tels que la dépendance vis-à-vis du prestataire et perte de savoir-faire.

L'externalisation de transport est un nouveau phénomène dans notre pays qui se développe de jour en jour. L'entreprise industrielle Cevital est l'exemple concret qui a adapté cette stratégie. Son prestataire est Numilog, une entreprise de transport qui s'occupe de toutes les opérations de déplacement des marchandises.

D'après notre stage pratique au sein de Numilog la réponse à notre problématique est que le rôle des entreprises de transport dans les entreprises industrielles c'est d'assurer l'acheminement des marchandises (matière première, produit semi-fini emballage...) d'un point à un autre selon le besoin au bon moment et à moindre coût.

L'externalisation est une décision très importante pour l'entreprise car une fois appliquée on ne peut plus revenir en arrière, pour cette raison il est crucial d'analyser et de bien choisir les activités à externaliser ainsi que le type de prestataire à solliciter selon le besoin des tâches à réaliser. D'après les résultats de l'enquête nous pouvons conclure que la taille de l'entreprise est l'un des facteurs du choix de prestataire.

L'externalisation du transport est l'une des activités les plus externalisées par les entreprises industrielles. À court terme elle permet la réduction des coûts de transport, l'efficacité et la maîtrise des clients, à long terme elle élargit et développe le réseau de distribution de l'entreprise. D'après ce qu'il précède nous pouvons confirmer nos hypothèses de base.

Depuis quelques années, le phénomène de l'externalisation tend à se mondialiser, cette stratégie permet aux entreprises de bénéficier de la compétitivité des prestataires spécialistes tout en réduisant leurs coûts de manière importante.

Le point essentiel à retenir de ce mémoire est que le processus d'externalisation n'est pas une chose à prendre à la légère, tous les éléments relatifs aux processus logistiques et au périmètre de l'entreprise et de ses partenaires doivent être pris en compte. Une externalisation inappropriée peut avoir des effets négatifs très importants pour l'entreprise. Pour aboutir à la meilleure prestation possible et faire face à des enjeux, l'entreprise doit mettre en place une collaboration très structurée.

Annexe 1

ORDRE DE MISSION

BEJAIA USINE
 Téléphone 034 20 20 00
 Adresse : Nouveau Quai port de Bejaia

Réf : DIV 16041801	Date 18/04/2016 N° ordre de mission : 0099382
--------------------	--

Objet de la mission HUILE
 Itinéraire BEJAIA USINE – EL KHEROUB

Code	
Nom / Prénom	KAIDI AISSA
Fonction	Chauffeur S/R

Client	EL KHEROUB
Contact client	

Moyen trs pt.	Tracteur routier
Véhicule TR	VN000453/
Véhicule RM	582931
Km départ	

En cas d'urgence :	Mr Cherif AMOURI
Nbre bon carb. :	
Km arrive. :	

Ville de départ	BEJAIA
Date Départ	18/04/2016
Heure Départ	

Ville de destination	EL KHEROUB
Date retour	
Heure retour	

Le chef du parc

Visa sécurité

Avance sur frais de mission	
-----------------------------	--

L'intéressé

le chef hiérarchique

le caissier

le chef du parc

	Nbre de jour	Prix journalier	Montant mission	Observation
Avance sur frais mission				
Frais de mission				
Total frais de mission				

Le responsable du transport

Le DFC

Le caissier

Annexe 2

FEUILLE DE ROUTE

BEJAIA USINE
 Téléphone 034 20 20 00
 Adresse : Nouveau Quai port de Bejaia

Ref.Client	CC BEJ17008270	Date document:	08-02-2017
Date Départ	13 novembre 2017	Date Arriv.	
Heure Départ		Heure Arriv.	
Ville Départ	BEJAIA	Ville Arriv.	SKIKDA
Lieu de départ	BEJAIA USINE	Contact réceptionnaire	

Chauffeur : SMAIL ABDALLA
 Véhicule (TR) :000356-516-16
 Véhicule (RM) 000257-816-16
 Km Départ :

N° de feuille de route150060649
 N° ordre de mission : 0099379
 Km Arriver :

Cadre réservé au poste de sécurité

	Date arrivée	Heure arrivée	Date sortie	Heure sortie	Ville	Visa (signature + cachet)
Complexe / lieu de chargement						
Client						
Arrivée parc						

Cadre réservé aux clients

Client	Produits - Qté	Réserves client	Cachet client

Anomalies et Manques

<input type="checkbox"/> Avaries	Remarque
<input type="checkbox"/> Manques	
<input type="checkbox"/> Incidents	

Service transporteur

Annexe 3

BON DE CHARGEMENT

BEJAIA USINE

Téléphone 034 20 20 00

Adresse : Nouveau Quai port de Bejaia

Date : **08/05/2017**

Réf. Client : TR 337846	Lieu de chargement : BEJAIA USINE
Transporteur : NUMILOG	Ville d'arrivée : CLR25
Chauffeur : MENDIL LAKHDER	Heure de chargement :
Immatriculation : 20392/3192	

Chargement:

Marchandises	Unité
SUCRE 1 KG	22 PAL

Questionnaire d'enquête

Ce questionnaire d'enquête est conçu pour une recherche strictement scientifique pour l'élaboration d'un mémoire de fin d'étude en master d'économie de transport portant le thème " L'externalisation du transport par les entreprises industrielles ". Cette enquête a pour objectif de déterminer le rôle et l'apport des entreprises de transport dans les entreprises industrielles.

Nous vous garantissons que les informations recueillies resteront dans l'anonymat et seront utilisées que pour l'enquête d'étude. C'est pourquoi nous vous prions de bien vouloir répondre à ce questionnaire.

Les enquêteurs : Louldji Nassim et Mamache Katia

L'enquêtés : Les responsables de la logistique dans les entreprise industrielles

1. Statut de votre entreprise?

Public privé Mixte

2. Votre transport est-il externalisé ?

Oui Non

3. Depuis combien du temps votre transport est externalisé ?

4. Quel est le type de d'externalisation qu'avez-vous adopté ?

Sous-traitance simple Externalisation partielle Externalisation totale

5. Quels sont les activités qu'avez-vous externalisées?

Les activités en amont Les activités en aval Les deux

6. L'externalisation est-elle limitée à la fonction de transport ?

Oui Non

7. Le volume de production est t-il la cause de l'externalisation du transport ?

Oui Non

8. La taille de l'entreprise joue-t-elle un rôle pour le choix du prestataire ?

Oui Non

9. L'externalisation du transport a-t-il permis d'élargir le réseau de distribution ?

Oui Non

10. Quel est le pourcentage qu'occupe le transport dans votre entreprise ?

10% / CA

11. Comment estimez-vous le taux de réussite de l'externalisation de transport ?

100%

12. L'objectif visé par l'externalisation est-il atteint ?

Oui Non

13. Si votre objectif est atteint, indiquez le pourcentage?

100%

La création de
l'entreprise.



~~14. Quelle sont les raisons de l'externalisation ?~~

- L'incapacité de répondre aux besoins des clients en bon moment
- Manque d'espace de stockage au sein de l'entreprise
- Coût de transport élevé (maintenance, entretien...)
- Manque de main-d'œuvre spécialisé dans les transports
- Autres.....

Vous pouvez cocher plusieurs cases.

L'externalisation permet de se focaliser sur notre cœur de métier (entreprise de production)

15. Quel est l'objectif de l'externalisation du transport ?

- Réduire les coûts de transport
- La spécialisation dans la production
- Elargir le réseau de distribution
- Travailler en juste à temps (JAT)
- Autres.....

Vous pouvez cocher plusieurs cases.

16. Quel sont les avantages de l'externalisation ?

- Allégé les responsabilités
- La concentration sur le cœur du métier
- Efficacité et maîtrise des délais (améliorer la qualité de service)
- Autres.....

Vous pouvez cocher plusieurs cases.

17. Quel sont les inconvénients de l'externalisation ?

- La dépendance vis-à-vis du prestataire
- Perte du savoir faire
- Risque des situations conflictuelles avec le prestataire
- Autre.....

Vous pouvez cocher plusieurs cases.

18. D'après votre expérience, recommandé vous l'externalisation du transport ?

oui non

19. Que pensez-vous de l'externalisation?

L'externalisation de tout processus permet à l'entreprise de se concentrer sur son métier.

20. Remarques eventuelles

Liste des illustrations

Liste des Figures

Figure 01 : Le réseau routier en Algérie.....	08
Figure 02 : Classement des activités a externalisées	27
Figure 03 : Temps d'externalisation	39
Figure 04 : Limite d'externalisation.....	40
Figure 05: Le volume de production dans la cause de l'externalisation.....	41
Figure 06: Rôle de la taille de l'entreprise pour le choix du prestataire.....	41
Figure 07: Elargissement du réseau de distribution.....	42
Figure 08: Le pourcentage qu'occupe le transport dans l'entreprise.....	42
Figure 09: La réussite de l'externalisation.....	43

Liste des Tableaux

Tableau 01 : Avantages et inconvénients du TRM.....	07
Tableau 02 : Les services offert par les prestataires et les moyens utilisés.....	25
Tableau 03 : Capacités de stockage des plateformes logistiques.....	35
Tableau 04: Les différentes PF et leurs CLR	36
Tableau 0 5 : Le statut de l'entreprise	38
Tableau 0 6 : Type d'externalisation	40
Tableau 0 7 : L'avantage d'externalisation	43
Tableau 0 8: Les inconvénients de l'externalisation	44
Tableau 09: La relation entre le choix du type d'externalisation et les raisons d'externalisation.....	45
Tableau 10: La relation entre le volume de production et les raisons d'externalisation.....	46
Tableau 11: La satisfaction d'externalisation.....	48

Liste des illustrations

Tableau 12: Les raisons de l'externalisation.....	49
---	----

Liste des schémas

Shémat 01 : Validité du contrat de transport.....	15
Shémat 02 : La logistique en amont et en aval.....	18
Shémat 03 : Les fonctions gérer par la logistique dans une entreprise.....	20
Shémat 04 : Système de distribution de Numilog.....	34
Shémat 05 Opérations effectué par Numilog pour les clients ordinaires.....	37

Bibliographie

Listes des ouvrages

- Téfra, Martine « Economie des transports », Elliposes
- Emile Quinet « Principe d'économie des transports » ; Economica, Paris 1998
- Marie-Madeline Damien, « Transport et logistique » ; Dunod
- Michel Fender, Yves Pimor, »Logistique et supply chain ; Dunod, 7^{me} Edition
- Pimor Yves, « Logistique Technique et mise en œuvre » Eyrolles ,2001

Liste des mémoires

- S.Boualit, mémoire de master en Science Economique, « Gestion du transport routier de marchandise à travers l'intégration du logiciel TMS» cas de NUMILOG, Université de Bejaia, 2016.
- Patrice VOL, Mémoire de master 2 Professionnel Spécialité Logistique, « L'externalisation logistique », université Paris 1 Panthéon Sorbonne, 2010
- Tifrani Souad, Mémoire de magistère en Science Economique, option Management des entreprises, « Les déterminants du choix des stratégies d'externalisation dans le entreprises des services publics en Algérie » Cas de Sonelgaz, université Mouloud Mammeri Tizi-Ouzou, 2012
- Panthéon Sorbonne, Mémoire de master « L'externalisation logistique », Université Paris 1

Liste des rapports et étude

- « Les métiers de la logistique et du transport » Apec ;
- « L'évaluation des activités de la fonction logistique », Groupe Eyrolles ;
- Nathalie Blamba, Sandrine volvat, «L'externalisation » ;
- Rapport Recherche n°2, Centre de Recherches Informatique et Droit (C.R.I.D.), « Projet CMR, Le cadre légal de la lettre de voiture (CMR) et la protection de la vie privée dans le secteur du transport routier », 2010 ;
- JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE ALGERIENNE N° 82, 22/12/2004 ;

Bibliographie

Sites internet

- <http://droit-afrique.com> 26/04/2017, 14 :15
- Droit-finance .net 26/04/2017, 14 :35
- <http://ecole-medav.com> 11/01/2017, 18 :43
- <http://akene-formation-managment.com> 10/06/2017, 20 :20
- <https://françoisandre.wordpress.com> 08/08/2017 ; 11 :58
- <http://memoireonline.com>
- <http://www.histoire-pour-tous.fr/inventions/308-invention-machine-a-vapeur.html> 23/12/2017; 22 :30
- <http://www.histoire-pour-tous.fr/inventions/71-invention-de-la-roue.html> 23/12/2017 ; 22 :45
- ww.gmjphoenix.com, 01/09/2017, 9 :05
- <http://www.supply-chain.fr/Chaine-logistique>; 04/05/2017 ; 16 :30

Table des matières

Introduction générale.....	01
-----------------------------------	-----------

Chapitre I : Cadre général du transport routier de marchandise

Introduction.....	03
--------------------------	-----------

Section 1 : Présentation du transport routier de marchandise 03

1.1.Présentation du transport routier de marchandise	03
1.1.1. Evolution du transport routier de marchandise.....	03
1.1.2. Définition du transport routier de marchandise.....	04
1.1.3. Entreprise de transport.....	05
1.2.Type de transport routier de marchandise.....	05
1.2.1. Transport pour compte propre	05
1.2.2. Transport pour compte autrui.....	05
1.3.Les intervenants dans le transport routier de marchandise.....	05
1.3.1. Le commissionnaire de transport.....	05
1.3.2. Le transitaire.....	06
1.3.3. Le courtier.....	06
1.3.4. Le transporteur.....	06
1.3.5. Le chargeur.....	06
1.3.6. Les logisticiens.....	06
1.4. Avantages et inconvénients du transport routier de marchandise.....	06

Section 2: Présentation du transport routier de marchandise en Algérie.....07

2.1.Réseau routier en	
Algérie.....	07
2.2. Les routes Algériennes.....	08
2.2.1. L' autoroute Est-Ouest.....	08
2.2.2. Autoroute de hauts plateaux.....	08
2.2.3. Pénétrantes nord – sud.....	08
2.2.4. 2 ^{ième} , 3 ^{ième} , et 4 ^{ième} rocade autoroutières d'Alger.....	09

Section 3: La réglementation du transport routier de marchandise..... 10

Table des matières

3.1.La réglementation internationale du transport routier de marchandise.....	10
3.1.1. Définition du CMR.....	10
3.1.2. Définition de la lettre de voiture.....	10
3.2.La réglementation nationale du transport routier de marchandise.....	11
3.2.1. Cadre législative	11
3.2.2. Cadre réglementaire.....	12
3.2.2.1.Décrets.....	12
3.2.2.2.Arrêtés.....	13
3.3.Sécurité des personnes et des marchandises.....	13
3.3.1. La sécurité des marchandises.....	13
3.3.2. Les véhicules.....	13
3.3.3. Les transporteurs.....	14
3.4.Contract de transport.....	14
3.4.1. Définition du contrat de transport.....	14
3.4.2. Validité du contrat de transport.....	15
Conclusion.....	15
Chapitre II : La logistique et l'externalisation.....	17
Introduction.....	17
Section 1 : Notions générales sur la logistique	17
1.1.Présentation de la logistique.....	17
1.1.1. Définition de la logistique	17
1.1.2. Type de la logistique.....	18
Une logistique en amont.....	18
Une logistique en aval.....	18
1.1.3. Les fonctions gérées par la logistique.....	18
1.1.3.1.La logistique d'approvisionnement.....	18
1.1.3.2.La logistique de production.....	19
1.1.3.3.La logistique de stock.....	19
1.1.3.4.La logistique de distribution	19
1.1.3.5.La logistique inverse (retour)	19
1.1.3.6.La logistique des transports.....	19

Table des matières

1.2.La chaine	
logistique.....	19
1.3.La gestion de la chaine logistique (supply chain management).....	21
1.4.L'importance du transport dans une entreprise.....	21
Section 2 : L'externalisation du transport	22
2.1.Présentation de l'externalisation.....	22
2.1.1. Définition de l'externalisation.....	22
2.1.2. L'externalisation logistique	22
2.1.3. Les acteurs de l'externalisation.....	23
2.2.L'externalisation du transport	23
2.3.Les acteurs de l'externalisation	23
2.3.1.1.Les clients	23
2.3.1.2.Les prestataires.....	23
a) Les 1PL.....	23
b) Les 2PL.....	23
c) Les 3PL.....	23
d) Les 4PL.....	25
e) LLP.....	25
2.4.Avantages et risques de l'externalisation.....	25
2.4.1. Avantages.....	25
2.4.1.1.La concentration sur le cœur de l'activité.....	25
2.4.1.2.La diminution des responsabilités	25
2.4.1.3.Économiser les couts	26
2.4.1.4.Gain de temps	26
2.4.1.5.L'amélioration de la qualité des services.....	26
2.4.2. Risques.....	26
2.4.2.1.La dépendance vis-à-vis du prestataire.....	26
2.4.2.2.La perte de savoir faire	26
2.4.2.3.Perte de contact direct avec le client	26
2.5.La différence entre sous-traitance et externalisation.....	26

Table des matières

2.6.Les activités les plus externalisées dans une entreprise.....	27
Conclusion.....	28
Chapitre III : L’externalisation du transport dans la Wilaya de Bejaia.....	29
Introduction	29
Section 1 : Cadre Méthodologique.....	29
1.1.Le cas d’étude.....	29
1.2.Les objectifs de l’enquête	29
1.3.Présentation du questionnaire et déroulement de l’enquête.....	29
1.4.Difficultés rencontré.....	30
1.5.Traitement et analyse des données de l’enquête.....	30
Section 2 : Le cas pratique au sein de Numilog.....	31
2.1.Présentation de Numilog.....	31
2.1.1. Organigramme de Numilog, agence Bejaia.....	31
2.1.2. Les fonctions des services de Numilog.....	31
2.1.2.1.L’industrie.....	31
2.1.2.2.Gestion du parc.....	32
2.1.2.3.Direction des ressources humaines.....	32
2.1.2.4.Service comptabilité et finance.....	32
2.1.2.5.Service d’exploitation de transport.....	32
2.1.2.6.Service d’administration.....	33
2.1.3. Le service d’exploitation de transport.....	33
2.2.Réseau de distribution de service d’exploitation et transport.....	33
2.2.1. Description du processus de distribution.....	33
2.2.2. Système de distribution de Cevital.....	35
2.2.2.1.Plateforme logistique.....	35
2.2.2.2.Centres logistiques régionaux.....	35
2.3.Les opérations qu’effectue Numilog.....	36
2.3.1. Pour les clients ordinaires.....	36
2.3.2. Pour Cevital.....	37

Table des matières

Section 3 : Analyse et traitement des données.....	38
3.1. Analyse des données.....	38
3.2. Discussion des résultats et l'analyse.....	50
Conclusion générale.....	52
Annexe.....	55
Liste des illustrations.....	58
Bibliographie.....	60
Table des matières.....	62

Résumé

Notre mémoire analyse le phénomène d'externalisation du transport par les entreprises industrielle. Notre objectif principal à travers cette étude est de déterminer les opérations que réalise Numilog SPA autant qu'entreprise de transports pour ses clients (entreprises industrielles) et réduire le rôle et l'apport des entreprises. Afin de collecter les données nécessaires nous avons effectué un stage pratique d'un mois au sein de l'entreprise Numilog qui nous a permis d'avoir une vision claire sur les tâches effectuées par l'entreprise de transport plus un questionnaire qui nous a permis de vérifier nos hypothèses.

D'après l'analyse des données nous pouvons conclure que l'externalisation du transport est une stratégie qui conduit l'entreprise à la réussite.

Mots clés : transport routier de marchandises, l'externalisation, la logistique, prestataire logistique, Numilog.

Abstract

Our memory analysis the transport externalisation phenomenon by the industrial enterprises. Our principal objective with this work is to determine the operations that Numilog realise for its customers and to reduce the cost of the enterprises. To collect the necessary data, we have done a practice stage of one month in NUMILOG that permit us to have a global view of the works that this enterprise do and a questionnaire that permit us to verify our hypothesis.

After data analyzing, we can say that transport externalization is a strategy that drive the enterprise to success.

Key-words: merchandise road transport, externalization, logistic, logistic providers.