

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA.

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

Département des Sciences Commerciales

**Mémoire de fin de Cycle
Pour l'obtention du diplôme de Master en Sciences Commerciales**

Option : Logistique et Distribution

Thème

***Le transport routier de marchandises dans la chaîne
logistique
Cas de l'entreprise Bejaia Logistique.***

Réalisé par:

Mr.GUERROUDJ Rahim
Mr.MAZOUZI Salem

Devant le jury composé de:

Président : Mr. AGAB Akli
Examineur : Mr. HADDADI Riad
Rapporteur : Mr. BOUAISSAOUI Samir

Année universitaire 2018-2019

REMERCIEMENTS

D'abord, nous remercions Dieu, de nous avoir donné la force et la patience pour pouvoir mener ce travail à terme.

Nous adressons nos sincères remerciements à notre encadreur **Mr. BOUAISSAOUI Samir** de nous avoir accueilli et mis à notre disposition ses précieux conseils, ses orientations et sa confiance qui nous ont guidées tout le long de ce travail.

A tous les membres de jury qui ont bien voulu se donner la peine pour juger ce modeste travail.

La direction de l'entreprise Bejaia Logistique qui nous à permis d'effectuer notre stage au sein de leur entreprise et surtout notre encadreur **Mr. Maouche cherif**. Les enseignants et l'ensemble du personnel du département des sciences commerciales de l'université Abderrahmane Mira Bejaïa.

Enfin, nous remercions toutes les personnes qui ont contribués de près ou de loin à réaliser ce modeste travail.

Dédicaces

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

A mon binôme Salem qui m'a fait confiance ainsi que toute sa famille.

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

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

RAHIM

Dédicaces

Je dédie ce travail

A mes cher parents qui m'ont soutenus tout au long de mon cursus scolaire et universitaire, à mes chers frères, merci beaucoup pour vos encouragements quotidiens et la patience dont vous avez fait part avec moi.

A mes adorables frères et sœurs

A mon binôme Rahim et sa famille

Ainsi que tous mes amis de proche ou de loin

Tous ceux qui me sont très chers.

SALEM

Liste des figures

Liste des figures

N° de figure	Titre de figure	N° de la page
Figure N°01	Validité du contrat de transport	16
Figure N°02	La Répartition des routes en Algérie par catégorie.	19
Figure N°03	Le réseau routier en Algérie	20
Figure N°04	La logistique en amont et en aval	28
Figure N°05	Processus supply Chain	32
Figure N°06	Le flux financier	33
Figure N°07	Les flux de la chaîne logistique	33
Figure N°08	Correspondance entre problématique de chaîne logistique- nature de décision	45
Figure N°9	Organigramme de la SARL Bejaia Logistique 2018	52
Figure n °10	Comparaison graphique de l'évolution du chiffre d'affaire (CA) global par mois	66
Figure N °11	Comparaison graphique de l'évolution du CA clients externes par mois	68
Figure N °12	Comparaison graphique de l'évolution de nombre de rotation par mois	69
Figure N ° 13	Comparaison graphique de l'évolution de nombre d'effectifs	71

Liste Des Tableaux

Liste des tableaux

<i>N° du tableau</i>	<i>Titre Du Tableau</i>	<i>N° de la page</i>
Tableau N° 1	Evolution du nombre moyen de véhicules lourds des exploités par transporteur, 2003-2008.	13
Tableau N° 2	Les avantages, inconvénients et caractéristique du (TRM)	15
Tableau N° 3	Evolution de la consistance du réseau routier en Algérie 2005-2009	18
Tableau N° 4	Réparation du réseau routier en Algérie, Septembre 2017.	19
Tableau n°5	Evolution du réseau routier par classe de route(KM)	22
Tableau N° 6	La logistique dans l'entreprise	28
Tableau N° 7	les différentes définitions la GCL	40
Tableau N° 8	Les forces et les faiblesses de BL	59
Tableau N° 9	Présentation du la flotte de l'entreprise BL	60
Tableau N° 10	Les opportunités et menace de l'entreprise BL	63
Tableau N° 11	Evolution du chiffre d'affaire (CA) global par mois	66
Tableau N° 12	évolution du CA clients externes par mois	67
Tableau N°13	Evolution de nombre de rotation par mois	69
Tableau N°14	Evolution de nombre d'effectifs par mois	70
Tableau N°15	Evolution du la flotte de l'entreprise BL	72
Tableau N°16	Evolution de nombre clients recrutés de l'entreprise BL	72

Liste des abréviations

Liste des abréviations

AOM: Advanced Ordre Management.

BL: Bejaia Logistique.

CMR : contrat de transport de marchandise par route.

CTR : Contrats du Transport Routier.

CW: Route wilaya

CC: Chemins Communaux

CSCMP: Council of supply chain management professionals

EDI: Echange de Données Informatisé.

ERP: Enterprise Resource Planning.

HSE: Hygiène de Sécurité et Environnement.

RN: Route National.

SCM: Supply Chain management

MRP: Material Resource Planning.

MES: Manufacturing Execution System.

SCE: Supply Chain Execution.

SARL : société à responsabilité limitée

SC: Supply Chain.

PME : Petite Moyenne Entreprise

TRM : Transport Routier de Marchandise

WMS: Warehouse Managements systems.

Sommaire

Sommaire

Remerciements

Dédicaces

Liste des figures

Liste des tableaux

Liste d'abréviation

INTRODUCTION GENERALE.....1

CHAPITRE I: Le transport routier de marchandises5

Section 1 : Les modes de transport5

Section 2 : Transport routier des marchandises11

Section 3 : Présentation du transport routier de marchandise en Algérie.....17

CHAPITREII : Généralités sur la logistique et la Chaîne logistique25

Section 1 : Notions générales sur la logistique.....25

Section 2 : L'organisation de la Chaîne logistique30

Section 3 : Gestion de la Chaîne logistique.....39

**CHAPITREIII: Le transport routier de marchandises au sein de SARL Bejaia
logistique.....49**

Section 1 : Présentation générale de l'entreprise SARL Bejaia logistique.....49

Section 2 : Analyse de l'activité du transport de SARL Bejaia logistique.....56

Section 3 : La chaîne logistique au sein de la SARL Bejaia Logistique.....65

Conclusion générale.....74

Bibliographie

Table des matières

Résumé

Introduction générale

La logistique est une fonction essentielle pour toutes les entreprises si elles veulent rester compétitives. En effet, c'est la connaissance et la maîtrise de la logistique qui peut déterminer la performance d'une entreprise, mais aussi, évoluer avec les changements qu'elle connaît et son mode de gestion.

De nos jours, la logistique est une fonction majeure dans l'évolution économique et le développement des entreprises, à travers l'utilisation d'une chaîne pour s'approvisionner, produire, assurer, entreposer et distribuer les produits. C'est surtout les contraintes imposées aux entreprises industrielles (comme par exemples les infrastructures routières, les paiements à l'international, certification iso) dans leur marché domestique qui ont conduit à l'évolution de ce concept. Afin de satisfaire les exigences et les besoins des consommateurs en terme de qualité des produits et des prestations de service sans les requis d'une part et faire à la multiplication des concurrents, et les différents risques par la maîtrise de la logistique dans son sens large d'autre part, l'entreprise est contrainte de prendre la question de la logistique aux premiers rangs de ses préoccupations.

La logistique de distribution, c'est la pratique de la logistique traditionnelle pour une gestion optimisée des flux des commandes clients de l'entrepôt du fournisseur jusqu'au lieu de livraison convenu dans le contrat commercial. Le concept de la chaîne logistique est une partie de la logistique. Elle est née vers les années 1990. Cette idée a connu une importante évolution depuis sa création. Pour bien cerner les raisons de la mise en place de la chaîne logistique et le périmètre d'application, il est nécessaire de faire un retour sur l'entreprise, ses fonctions, objectifs ainsi que ses enjeux. Ce retour est essentiel pour bien saisir l'exacte implication et l'objectif de la gestion en chaîne logistique plutôt qu'en gestion de stocks classique.

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

Toute entreprise quelle que soit son type d'activité, grande ou petite, privée ou publique, détient des stocks pour des raisons liées à son environnement général et à son propre fonctionnement.

Introduction générale

Le transport des marchandises constitue un vecteur indispensable de la chaîne logistique. Il assure la liaison entre les différentes étapes du système logistique de l'approvisionnement à la distribution (fournisseur-usine, inter usines, usines- entrepôts et entrepôts – clients). La contribution du transport routier de marchandises au fonctionnement de la chaîne logistique est présentée dans cette partie suivant deux axes : sa domination par rapport aux autres modes de transport et son rôle majeur au niveau économique¹.

Le transport routier de marchandises domine les autres modes de transport qui sont : le fluvial, le maritime, le rail, et l'aérien. Cela s'explique par le fait, que les autres modes de transport de par leur nature ne sont pertinents que pour le transport de longues distances massifiées.

Tandis que le transport routier est généralement le seul de par sa nature à pouvoir desservir tout un territoire lorsque les infrastructures de ce réseau ont été préalablement développées. L'évolution technologique a aussi permis de développer des camions moins énergivores de tailles adaptées pour les différents espaces urbains. Ainsi, dans une situation de flux tendu, de réduction de stock, de transport à la demande, et de transport porte-à-porte, le transport routier s'avère être mieux adapté que les autres modes de transport.

Le transport est un élément majeur dans la qualité des services, puisqu'il est directement lié aux retards, erreurs, pertes, casses, vols, avaries et autres risques des non acheminement de la marchandise à bon port.

De ce fait l'assurance des marchandises joue le rôle d'un auxiliaire actif du commerce. Elle permet de garantir les envois d'un chargeur durant leur acheminement c'est un passage obligé pour lequel il est possible de souscrire avec le transporteur.

Pour que la marchandise puisse arriver en bon état, toute opération commerciale quel que soit sa nature (importation ou exportation) doit faire recours à des prestataires (consignataire, transitaire, commissionnaires), dans le but d'éviter les pertes de temps, les séjours prolongés des marchandises sur les aires de stockage et globalement pour échapper aux frais supplémentaires. Pour bien assurer cette opération commerciale, il faut notamment la présence de ces différents intervenants.

¹TAKOUDJOU.T, Méthodes de modélisation et d'optimisation par recherche à voisinages variables pour le problème de collecte et de livraison avec transbordement, thèse de Doctorat : Productique, université de Bordeaux. 2014, p. 9.

Introduction générale

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

Le cheminement par route est fortement sollicité par les différentes activités, étant donné que le transport routier est la meilleure solution pour les trajets courts et directs.

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

Notre motivation pour le choix du thème : « *Le transport routier de marchandises dans la chaîne logistique : cas Bejaia logistique* » est dicté par l'importance qu'accorde Bejaia logistique au transport dans le développement de sa chaîne logistique d'autant plus qu'elle a bénéficié d'une image de qualité et de notoriété nationales.

En effet, elle est spécialisée dans le domaine du transport routier et elle est devenue l'une des entreprises les plus importantes dans ce domaine.

Pour cela nous allons essayer de répondre à la question principale suivante :

Quel est l'apport du transport routier de marchandises dans le développement de la chaîne logistique de l'entreprise SARL Bejaia-Logistique ? De cette problématique, découlent quelques questions secondaires à savoir :

1. Quels est l'état du transport routier en Algérie ?
2. Quels sont les intervenants de la chaîne logistique ?
3. Quelles sont les mesures prises et le chemin suivi par l'entreprise SARL Bejaia logistique pour faciliter la distribution des marchandises et développer sa Chaîne logistique ?
4. La gestion de la chaîne logistique de BL a-t-elle apporté effet positif sur son chiffre d'affaire ?

Afin de répondre au mieux à notre problématique, nous avons émis les hypothèses suivantes:

Introduction générale

➤ **Hypothèse 1 :** *Bejaia Logistique a mis en œuvre les moyens nécessaires afin d'améliorer sa chaîne logistique, notamment la distribution.*

➤ **Hypothèse 2 :** *une bonne gestion du transport routier de marchandises au sein de BL a augmenté son chiffre d'affaire.*

Pour mener à bien notre travail, nous adapterons la méthodologie suivante : Dans une première étape, nous consacrerons notre recherche à la proche théorique dans « le rôle et l'importance du transport routier de marchandise » en nous basant sur la compilation d'articles, de rapports, d'ouvrages, et de documents divers. Ensuite, nous mènerons une étude de cas de l'entreprise SARL Bejaia logistique pour voir comment l'entreprise BL arrive à bien développer sa chaîne logistique.

Cette démarche proposée dans ce travail visera donc à répondre à ce questionnement, à travers trois chapitres qui structurent ce mémoire.

Le premier chapitre est consacré à la présentation générale du transport routier de marchandise contenant trois sections, une sur la Généralités et Historique du transport de marchandise, l'autre sur la réglementation du transport routier de marchandise et la dernière sur la Présentation du transport routier de marchandise en Algérie.

Le second chapitre comprend Généralités sur la logistique et la Chaîne logistique qui contient lui aussi trois sections qui traite chacune ; Notions générales sur la logistique, L'organisation de la Chaîne logistique et gestion de la Chaîne logistique.

Le troisième chapitre consiste à la présentation générale de l'entreprise SARL Bejaia logistique et l'analyse de l'activité de transport SARL et on va présenter notre cas pratique.

CHAPITRE I: Le transport routier de marchandises

Introduction

Le transport est un élément fondamental de toute activité humaine, qu'il s'agisse d'activité économique, de loisirs, de sport, de secours ou d'action militaire. Il se réalise par le déplacement d'engins mobiles (voitures, trains, bateaux, avions....), généralement motorisés, sur une installation qu'on appelle infrastructure¹.

Le monde du transport représente un des secteurs économiques les plus complexes et les plus importants dans le développement global d'une nation. Les échanges sont intimement liés aux déplacements des personnes, des marchandises et l'impact du transport sur l'espace sont incontournables.

Le transport joue un rôle essentiel dans le développement économique et commercial des pays et partant, dans le bien-être de leur population, Aujourd'hui, on peut dire que le transport routier de marchandises occupe la première place dans les déplacements courts et les distances moyennes, car il est le plus adapté et permet le porte-à-porte.

Ce premier chapitre se divise en trois sections, la première basée sur les modes de transport. La deuxième section consacrée le transport routier de marchandises, alors que dans la troisième et dernière section nous allons présenter le transport routier de marchandises en Algérie.

Section 1 : les modes de transport

Un mode de transport est dans un sens plus général, un accessoire utilisé par un être humain afin de se déplacer du point A au point B. Pour posséder le statut de moyen de transport, celui-ci doit être accessible au public et posséder une instance de brevet approuvée.

Il existe différents modes de transport, tel que la voiture, la motocyclette, qui sont des moyens de transport individuels. Il y a également les modes de transport en commun, tels que l'autocar, le métro, le train, le taxi, et bien d'autres. Finalement, compte tenu de leur coût et de statut spécial pour lequel on l'utilise, il y a également le bateau et l'avion, qui sont en général des moyens de transport de masse utilisés pour le déplacement sur de longues distances.

Le transport peut être effectué par un ou plusieurs modes :

¹ HARRAR Sabéha : « transport de marchandises et l'impact sur l'activité économique régionale », mémoire en vue de l'obtention du diplôme de magister en Economie régionale et urbaine appliquée, Université d'Oran, 2012, p.15.

1. Le transport maritime

1.1. Définition

Le transport maritime consiste à déplacer de marchandises ou des hommes pour l'essentiel par voie maritime, même si, occasionnellement le transporteur maritime peut prendre en charge le pré acheminement ou poste acheminement (positionnement d'un conteneur chez le chargeur et son acheminement au port, par exemple). Un tel déplacement sera couvert par un connaissance dans le cadre de la ligne régulière ou d'un contrat d'affrètement dans le cadre d'un service de tramping (lorsque les tonnages sont importants)²

Ce mode de transport couvre l'essentiel des matières pétrole et produits pétroliers, charbon, phosphates,...etc.) A coté de ce transport en vrac, il couvre également le transport de produits probablement conditionnés se présentant sous forme de carton, caisses, palettes, futs, ce que l'on a coutume d'appeler de la marchandise diverse.

1.2. Les intervenants du transport maritime

Le transport maritime distingue deux intervenants qui participent au contrat de transport : le l'armateur et chargeur³.

a) L'armateur

L'armateur est celui qui arme le navire et qui fait donc en sorte que celui-ci soit en ordre de marche pour embarquer la marchandise à son bord au port d'embarquement (POL – Port of Loading) et qu'elle soit déchargée saine et sans réserve au port de déchargement (POD – Port of Discharge). Il a donc la responsabilité de l'entretien du navire, de l'embarquement d'un équipage compétent qui est partiellement ou totalement sous sa responsabilité managériale et des fluides et matériels à fournir au bord pour que le navire puisse travailler et naviguer normalement.

² YACHBA Khadîdja : «vers une contribution dans le transport maritime de marchandises : Optimisation de placement des conteneurs dans un port maritime », mémoire en vu d'obtenir le grade de Docteur, spécialité informatique, Université d'Oran, 2017, p.113.

³ <https://www.lantenne.com>

CHAPITRE I: Le transport routier de marchandises

b) Le chargeur

Le chargeur représente la marchandise. C'est à dire le chargeur peut être l'expéditeur réel, un mandataire de celui-ci (transitaire) ou le destinataire de la marchandise ou encore son représentant. Il a pour obligation de faire :

- Déclarer par écrit tous les éléments permettant d'identifier la marchandise à savoir sa nature (dénomination commerciale), son conditionnement, emballage et poids ;
- Étiqueter et marquer les colis.

1.3 Avantages et inconvénients du transport maritime

a) Les avantages du transport maritime

- Diversité et adaptation des différents types de navires;
- IL est caractérisé par sa capacité à acheminer des grandes quantités de marchandises, des colis lourds et encombrants;
- Utilisation très répandue du conteneur qui permet de diminuer le nombre de ruptures de charge et réduit le coût de la manutention;
- Taux de frets avantageux. Le transport maritime est le moins coûteux et le mieux adapté pour les transports de produits lourds et volumineux (céréales, Hydrocarbures, fruits, etc.)
- Possibilités de stockage dans les zones portuaires;
- De nombreuses zones géographiques peuvent être desservies: Le transport Maritime est un transport permettant de relier le plus souvent deux continents ;
- Ainsi la plupart des transports maritimes s'inscrivent dans le cadre de relations Commerciales entre deux nations et, par conséquent, nécessitent une bonne maîtrise des termes de ventes internationaux (INCOTERMS).

b) Les inconvénients du transport maritime

- Certaines lignes ne transportent pas de conteneurs;
- Assurances et emballages plus onéreux;
- Délais importants;
- Exposés, aux différences de température entre les destinations, les navires

Parcourent le monde par tous temps et sont habituellement exposés aux risques transport maritime présente les avantages suivants

2. Transport aérien

C'est mode de transport qui a connu une croissance significative ces dernières années. En effet, la croissance des échanges internationaux et les impératifs qui en découlent, notamment en matière de délais, ont contribué à ses essors le mode. Il est approprié pour les transports nécessitant des délais rapides tout en assurant une sécurité maximale pour la marchandise.

2.1. Définition du transport aérien

Le transport aérien est une activité économique et réglementée qui regroupe toutes les opérations de transport de personnes, marchandises de toutes sortes de volume en avion à la fois au niveau interne et au niveau international. Le transport aérien est caractérisé par sa rapidité, par son niveau de sécurité, par sa régularité et sa fiabilité⁴

2.2. Les acteurs du transport aérien

Il sied de noter que les acteurs du transport aérien sont le commissionnaire, l'agence de voyage ainsi que l'expéditeur.

a) Le commissionnaire

Le commissionnaire est un intermédiaire du commerce chargé d'accomplir un acte juridique en son nom propre pour le compte d'un commettant. Il est celui qui agit en son nom propre ou sous un nom social pour le compte d'un commettant.

En parlant du commissionnaire dans le transport, il est un intermédiaire chargé d'organiser en son nom et sous sa responsabilité un transport des marchandises pour le compte d'un client.

b) Agence de voyage

Une agence de voyage est une entreprise commerciale qui compose et vend des offres de voyages à ses clients. Elle joue le rôle d'intermédiaire de services entre les clients et les

⁴ <http://www.africmemoire.com>

CHAPITRE I: Le transport routier de marchandises

différents prestataires sur le marché du tourisme : compagnies aériennes, hôtelleries, compagnies d'assurance.

D'après la doctrine, l'agence de voyage doit être considérée soit comme un mandataire, soit comme un transporteur.

c) L'Expéditeur

L'expéditeur est celui qui envoie un objet, un message, par la poste, par messagerie, par camion, par chemin de fer, par bateau, par avion ou par tout autre moyen.

• Obligations de l'expéditeur

Il sied de noter que l'expéditeur a le droit d'exécuter l'obligation résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise, soit en la retirant à l'aérodrome de départ ou de destination. L'expéditeur doit emballer la marchandise de manière « adéquate ». On considère l'emballage adéquat s'il permet aux marchandises d'être transportées dans les conditions normales eu égard aux circonstances de fait

L'expéditeur est donc responsable envers le transporteur ou toute autre personne, des dommages causés aux personnes (liées par le contrat) ou aux biens ainsi que de frais encourus en raison de la défectuosité de l'emballage.

2.3 Les avantages et inconvénients du transport aérien

a) Les avantages

- Rejoindre des clients éloignés de façon sur et rapide
- Délais de livraison courts
- Facile de voyager de longue distance
- Sécurité

b) Les inconvénients

- Prix élevé qui proscrit l'envoi de marchandises denses ou de faible valeur ;
- Les produits transportés doivent être des produits à forte valeur ajoutée ;

- Capacité limitée ;
- Interdit à certains produits dangereux ;
- Ruptures de charge.

3. Le transport ferroviaire

3.1 Définition

Transport ferroviaire Le transport ferroviaire est généralement plus réglementé que le transport routier et très souvent les pouvoirs publics participent directement à la fourniture des services, en sus de leurs responsabilités en matière de gestion des infrastructures⁵.

Le transport ferroviaire est généralement plus réglementé que le transport routier et très souvent les pouvoirs publics participent directement à la fourniture des services, en sus de leurs responsabilités en matière de gestion des infrastructures.

Pour que les trains de marchandises puissent traverser librement les frontières, il est indispensable d'avoir en place une interconnexion active des réseaux. Dans certains pays les réseaux ferroviaires sont nationaux et les liaisons transfrontalières avec des pays voisins n'ont jamais été construites ou bien ils ne fonctionnent plus. En Europe, les différents réseaux ferroviaires nationaux sont plutôt bien interconnectés, mais la qualité des liaisons transfrontalières est souvent moins bonne que celle des corridors nationaux.

3.2 Les avantages et inconvénients du transport ferroviaire

a) Les avantages du transport ferroviaire

Le rail refait bien aujourd'hui surface et fait valoir ses qualités intrinsèques notamment en tant que mode de transport le plus économe pour la collectivité en matière de consommation d'énergie et le mode qui porte des atteintes minimales, pour ne pas dire inexistantes, à l'environnement. Ces points forts sont en réalité les fruits des atouts indéniables propres à la technique ferroviaire elle-même qui accorde une attention particulière aux différents aspects liés au respect de l'environnement, à savoir :

- La sécurité;

⁵ R. TOUIL, I. MESMOUDI, A. LANABI, A. AOUS et N. BENTSAID, «Amélioration de la stratégie de transport dans une chaîne logistique,» Université de Tlemcen, 2015

- L'économie de l'espace;
- La consommation d'énergie;
- La pollution atmosphérique;
- Le bruit et les nuisances;
- L'impact de l'infrastructure sur la faune et la flore;
- L'intégration de l'infrastructure dans le paysage;
- Le transport des matières dangereuses.

b) Les inconvénients du transport ferroviaire

- Inadapté aux distances courtes;
- Limité par le réseau ferroviaire;
- Nécessité un pré et poste acheminement en dehors du combiné;
- Rupture de charge en dehors du combiné

Section 2 : Transport routier des marchandises

Le transport routier des marchandises jouent un rôle déterminant dans le développement des sociétés et la formation des Etats avènement de sociétés industrielles a renforcé ce rôle, pour exercent une influence horizontale sur tout le système productif. Ils structurent l'espace des grandes cités moderne, influencent l'implantation des entreprises et stimulent la croissance des échanges internationaux.

Le transport routier et le plus important type de transport de marchandises. De sorte qu'il joue un rôle important dans la réalisation du développement économique dans divers domaines de production.

1. Définition du TRM

Le transport routier de marchandises est un bien de consommation intermédiaire et doit être considéré comme un facteur de production dans le processus de mise à disposition des produits sur un marché⁶

⁶ Josse. P, « Aspects économique du marché de transports », édition EYROLLES, Paris, 1997, p.3.

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.

2. Types et acteurs du transport routier des marchandises

Dans le transport routier de marchandises, l'observation sociale est, comme l'observation économique, confrontée au partage du marché entre une profession bien identifiée sectoriellement, celle du compte d'autrui, et de l'autre une profession transversale à l'ensemble des branches professionnelles, celle du compte propre.

a) Typologie du transport routier des marchandises

Historiquement, la réglementation a institué, dès 1934, une partition fondamentale des activités de transport selon deux régimes juridiques, selon l'appartenance des moyens de transport utilisés (véhicule et chauffeur), transport routier à compte propre et transport routier à compte autrui.

➤ Transport pour compte propre

Visant le déplacement de biens dont les transporteurs propriétaire, soit parce qu'il les a produits, soit parce qu'il s'en est rendu acquéreur⁷.

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'entreprise⁸.

➤ 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.

⁷ SAINT-ELOI (Jean-Pierre): *pratique du transport routier de marchandises*, 3e édition. P. A2.

⁸ DAMIEN (Marie-Madelaine) : *Transport et logistique*, DUNOD. P. 433.

CHAPITRE I: Le transport routier de marchandises

Pour Bouchet le transport est considéré comme « une activité économique qui qualifie un type donné de déplacement d'un objet dans l'espace se fondant sur des usages sociaux qui peuvent varier d'un type de déplacement à un autre et sont susceptibles d'évoluer ».⁹

Tableau n°1: Évolution du nombre moyen de véhicules lourds exploités par transporteur, 2003-2008

Secteur d'activité	2003	2008
Transport Pour Compte Propre	2,17%	2,93%
Transport Pour Compte D'autrui	3,35%	3,66%
Ensemble De Transporteurs	2,55%	3,17%

Source : site du ministère des transports « la politique sur le transport routier des marchandises ».

b) Les acteurs du transport routier des marchandises

En distingue deux agents économiques : le chargeur (client) et le transporteur (fournisseur) unis par une relation de service. Par ailleurs cette relation de service entre le prestataire et son client, a tendance à s'enrichir quand elle s'élargit à la gestion logistique a partir des logisticiens.

➤ Les chargeurs

Le mot chargeur est un terme emprunté au vocabulaire du transport qui s'est étendu au vocabulaire de la logistique.

D'après Marie-Madelaine Damien, le chargeur c'est une : « *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 intermédiaire* ». ¹⁰

Selon les domaines d'activité, on peut distinguer deux principaux types de chargeurs :

(Les industriels et les distributeurs). Donc, le chargeur(le donneur d'ordre initial d'une mission de transport) est une entreprise de production ou de distribution qui souhaite transporter des marchandises.

Le chargeur cherche a :

- ✓ La réduction de leur coût et les délais de livraison et de fabrication.

⁹ Bouchet P (1988), *transport international dans l'économie mondiale*, Economica, Paris. P.23.

¹⁰ DAMIEN (Marie-Madelaine), Op. Cit., P.427.

CHAPITRE I: Le transport routier de marchandises

- ✓ La diminution des stocks et l'amélioration du service rendu au client.
- ✓ La flexibilité de la prestation logistique afin de mieux répondre aux besoins de leurs clients.

➤ **Les transporteurs**

Toute entité morale ou physique dont la fonction principale est le transport des marchandises. Le transport pour compte propre n'est pas saisi car il est inclus dans les diverses branches auxquelles appartiennent les chargeurs.

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.

Le transport routier des marchandises est une activité dont les principales qualités, il offre aux usagers des services rapides, efficaces, souplesse, la flexibilité, le faible coût de revient. C'est aussi un mode particulièrement bien adapté aux courtes et aux moyennes distances qui en fait un maillon indispensable de la logistique.

3. Les avantages, inconvénients et caractéristiques du TRM

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

CHAPITRE I: Le transport routier de marchandises

Tableau n °2 : Les avantages, inconvénients et caractéristique du (TRM)

Avantages	Inconvénients	Caractéristiques
<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 élevéMoyens de transport polluant✓ Restriction sur les délais de conduite	<ul style="list-style-type: none">✓ Possibilité de transporter par conteneur✓ Possibilité de réaliser du transport combiné (railroute) ou multimodal (fluvial ou maritime/route)✓ c'est un service qui est dispensable et qui n'est pas remplaçable

Source : réalisé par nos soins à partir de site d'internet. www.fondation-lamap.org vus le 02/04/2019

4. Contrats du transport routier de marchandises

Le transport routier de marchandises est une activité économique réglementée au niveau d'un pays.

4.1 Définition de contrats du transport routier des marchandises

« Le contrat du transport routier (CTR) est une convention par laquelle un transporteur professionnel (appelé voiturier) s'engage à déplacer une certaine quantité de marchandises d'autrui (appelées envoi) d'un point à un autre, contre rémunération, selon un mode de transport déterminé »,¹¹ dans un délai fixé par un texte légal ou réglementaire, par la convention des parties ou par l'usage.

4.2 Les différents types de contrat de transport

Quelques types de contrat de transport sont présentés et analysés ci-dessous¹²:

a.) **L'expédition exclusive** : contrat de transport entre le chargeur (expéditeur ou transitaire) et la compagnie de transport, il s'agit du cas le plus fréquent en transport internationale.

¹¹ Code commerce Algérie, article 36 relatif au transport, édition AGS, Alger, P.19.

¹² <http://www.ladissertation.com>. Vu le 02/04/2019.

CHAPITRE I: Le transport routier de marchandises

b). **Le transport pour compte propre** : réalisé par l'entreprise avec ses propres engins se transport, ce type de transport est marginal en commerce international (routier éventuellement), du fait des difficultés de gestion du parc.

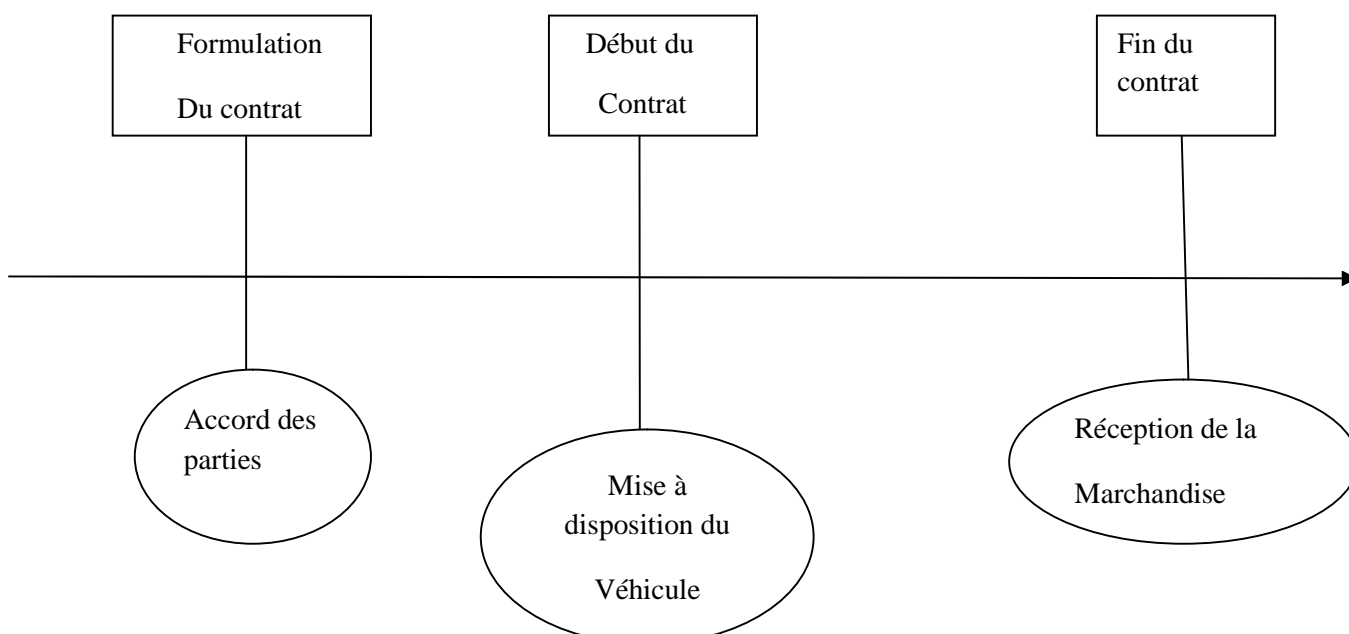
c). **L'affrètement** : contrat de location d'un moyen de transport pour un voyage ou pour une période donnée, il est utilisé régulièrement à l'international ou dans le domaine, du transport maritime il est important de noter, que l'affrètement est technique fréquente en transport routier mais affréteur un terme qui désigne le groupeur et non l'expéditeur des marchandises.

d) **Le groupage** : contrat ou un intermédiaire le groupeur, sa place entre le chargeur (expéditeur ou transitaire) et la compagnie de transport. Le groupeur rassemble plusieurs envois pour un même destinataire afin de remettre un lot complet en transporteur.

4.3 Validité du contrat de transport

Une fois signé et approuvé par 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.

Figure n° 1: Validité du contrat de transport



Source : LOULDJILN et MAMACHE.K « l'externalisation du transport routier », 2017, p.15.

Soutenu à l'université de bejaia.

5. Les points importants du contrat de transport de marchandises

Essentiellement les points importants dans un contrat de transport de marchandises se résument en¹³:

- Les références de l'expéditeur, c'est-à-dire son nom et prénom (ceux du gérant de l'entreprise), et l'adresse du siège social de l'entreprise
- Les références du transporteur, c'est-à-dire le nom de l'entreprise ainsi que l'adresse de son siège social
- Le lieu de prise en charge de la marchandise par le transporteur
- Le lieu de départ du transporteur qui peut être le même que le lieu de prise en charge de la marchandise, mais qui doit quand même être indiqué
- Le lieu d'arrivée ou destination finale de la marchandise avec adresse exacte détaillée
- Les références du destinataire de la marchandise, c'est-à-dire son nom et son adresse exacte
- La date et l'heure prévue d'arrivée du transporteur avec la marchandise ainsi que l'adresse du lieu de dépôt précis de la marchandise
- La nature et la valeur de la marchandise afin que le transporteur puisse prendre ses dispositions et précautions en matière de type de moyen de transport (camion, avion, bateau ou train), d'emballage, mais aussi de type de chargement de la marchandise.
- La date et le lieu d'émission du contrat de transport afin de préciser que toutes les parties ont bien été prévenues des conditions avant la date de départ de la marchandise

Section 3 : Présentation du transport routier de marchandise en Algérie

En Algérie, le secteur du transport routier de marchandise joue un rôle essentiel dans le développement économique et commercial, un grand nombre de projets ont été réalisés ou sont en phase de réalisation, afin de rendre ce secteur plus performant et plus efficace dans sa contribution au développement économique du pays (des investissements de 106.5 milliards USD dans le secteur du transport et plus de 40 milliards USD depuis 1999)¹⁴.

Dans cette section il sera question de présenter le réseau routier algérien dans un premier temps, puis les infrastructures routières en Algérie.

¹³ <http://www.transglobelogistique.com.vu> le 06/04/2019.

¹⁴ L'Algérie et les perspectives de développement dans le secteur des transports et de la logistique, fact sheet transport & logistic algeria, 2014.

CHAPITRE I: Le transport routier de marchandises

1. Les réseaux routiers en Algérie

Le réseau routier Algérien est considéré comme le plus grand dans le Maghreb et l'Afrique, avec une longueur estimée à 133741 km dont 30932 km des routes nationales, 27356 km des routes wilaya et 70908 km des routes communales¹⁵.

Ce réseau sera complété par :

Un important tronçon de 4945 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 transsaharienne (Algérie, Mali, Niger, Nigeria, Tchad et Tunisie).

Tableau n° 3 : Evolution de la consistance du réseau routier en Algérie par km, 2005-2009

Année	RN	CW	CC	TOTAL
2005	28156	23806	56340	108302
2006	28275	23926	57251	109452
2007	28655	23879	57591	110125
2008	29146	23634	58481	111261
2009	29280	23771	59645	112.696

Source : Ministre des travaux publics et des transports

Tableau n°4 : Réparation du réseau routier en Algérie, Septembre 2017.

¹⁵ Ministre des travaux publics et des transports septembre, 2017.

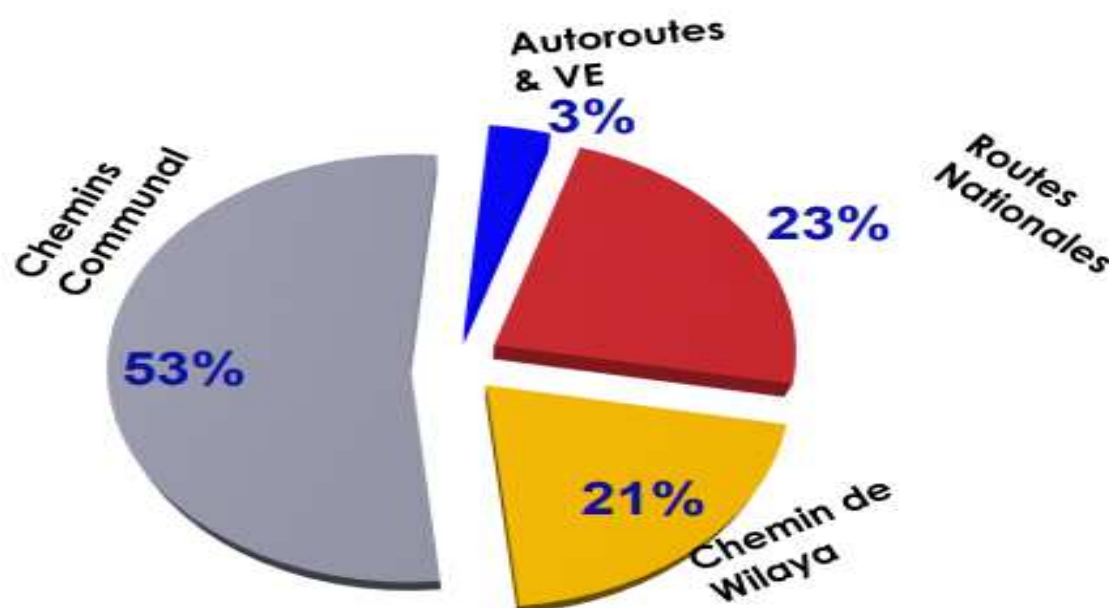
CHAPITRE I: Le transport routier de marchandises

Réseau routier	Longueur(en km)	En%	3 voie et plus (km)
Autoroutes	1 145	0,9	1 132
Routes express	3 400	2,5	232
Routes Nationales	30 932	23,1	320
Chemin de Wilaya	27 356	20,5	-
Chemin communal	70 908	53,0	-
Total	133 741	100	1684

Source : Ministre des travaux publique et des transports

A l'aide de ce tableau la répartition du réseau en Algérie est comme suite :

Figure n°2 : La Répartition des routes en Algérie par catégorie.



Source : réalise à l'aide du tableau président

Le réseau routier à manque une forte évolution en terme d'amélioration sa qualité, les chemins communaux représentent l'essentiel du réseau routier en Algérie avec une longueur de 70908 km, soit un taux de 53% du réseau total, suivi des routes nationales avec un taux de 23,1% en 2017 qui viennent en premier position dans l'importance du trafic routier et garantissent la circulation entre les grands villes.

Figure n°3: Le réseau routier en Algérie



- L'AUTOROUTE EST-OUEST
- LA 3^{ème} ROCADE
- LES LIAISONS A.E.O - PORTS
- LA 2^{ème} ROCADE D'ALGER
- LA 4^{ème} ROCADE
- L'AUTOROUTE DES H. PLATEAUX
- LES PENETRANTES NORD - SUD
- LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

Source : ministre de travaux publics et des transports

2. Les infrastructures routières en Algérie

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 vitale.

2.1) L'autoroute Est-Ouest

Est un projet autoroutier traversant toute l'Algérie parallèlement au côtes méditerranéennes. L'autoroute doit relier la frontière tunisienne près de la ville d'El Kala à la frontière marocaine près de celle de Maghnia en passant près des grandes villes algériennes du nord que Annaba, Skikda, Constantine, Setif, Alger, Chlef, Oran et Tlemcen, sur une distance de 1 216 km (1 720 km en comptant les routes annexes et les bretelles).

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 km¹⁶.

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.

2.3) Pénétrantes nord – sud

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

2.4) 2ème, 3ème et 4ème rocades autoroutières d'Alger

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

✓ La deuxième rocade d'Alger relie la ville de Zéralda à l'ouest d'Alger à la ville de Boudouaou à l'est, sur un linéaire de tracé direct de 65 Km.

✓ La 3ème Rocade d'Alger relie Tipaza à Tizi-Ouzou rentre dans le cadre du Schéma Directeur Routier et Autoroutier 2005-2025. La 3ème rocade autoroutière d'Alger, d'une longueur estimative de 140 KM a été définie en fonction de la position des trois centres urbains à desservir, à savoir, les Wilaya de Blida, Boumerdes et de Tipaza

✓ La quatrième Rocade d'Alger, d'une longueur de 300 Km, prend la naissance à khemis Miliana dans la wilaya Ain Defla et travers 5 Wilayas du centre du pays (Ain Defla, Médéa, Bouira, Msila et Bordj Bou Arreridj).

¹⁶ L'Algérie et les perspectives de développement dans le secteur des transports et de la logistique, fact sheet transport & logistique Algeria 2014

3. L'évolution des infrastructures routières en Algérie

L'Algérie possède un système de transport diversifié, tant en termes d'infrastructures qu'un terme de service. Le transport routier prend une place importante.

L'infrastructure est le support physique de l'activité de transport de marchandises. Un bon déroulement du processus de transport exige la disponibilité d'une infrastructure qui présente des caractéristiques physiques et opérationnelles performantes permettant une fluidité efficace du transport utilisée par excellence dans les échanges commerciaux.

Pour cela l'Algérie a affecté environ 39.6 milliards d'euros pour le développement de l'infrastructure routière dans le plan 2015-2019, dont plus de 1000 km d'autoroutes et 7000 km de routes secondaires. Cela comprend la construction de l'autoroute des hauts plateaux, d'une valeur de 6.6 milliards d'euros, sur 1020 km, qui sera divisée en dix tronçons, avec des travaux réalisés par des entrepreneurs locaux.

L'Algérie est également en train de réaliser 2.300 km de voies ferrées et s'occupe de l'entretien et la modernisation du réseau ferroviaire actuel d'une longueur de 4.000 kilomètres.¹⁷

Tableau n°5 : Evolution du réseau routier par classe de route(KM)

Désignation	2001		2009		Taux de croissance	
	revêtus	pistes	revêtus	pistes	revêtus	pistes
Routes nationales	23397	3979	26087	3193	11,5%	-19,75%
Chemins de wilaya	21005	2970	22027	1744	4,86%	-41,28%
Chemins communaux	29572	23747	37246	22399	25,95%	-5,667%

Source : site officiel du ministre des travaux publics.

¹⁷ <https://algeriepart.com/10/12/2017/infrastructures-de-transport> vu le 12/05/2019

D'après le tableau n°5 on constate une forte amélioration du réseau routier, le taux de revêtement c'est augmenté dans toutes les catégories routières. Entre 2001 et 2009 on remarque une croissance du réseau routier dominée par celle des routes revêtues.

4. Les caractéristiques des infrastructures routières

Les caractéristiques générale des infrastructures routières expliquent en grande partie le succès du mode, dont on peut les résumer dans les points suivants¹⁸:

- Le pouvoir de pénétration de la route est plus supérieur parmi les autres modes terrestres.
- Le pouvoir des routes à desservir des zones au relief tourmenté grâce à leur capacité de dénivellation et à leurs faibles rayons de courbure.
- La facilité d'accès en de nombreux points sans que cela nécessite un aménagement spécifique.
- La capacité de la route de transporter sans changer le mode sans rupture de charge.

5. Les forces et les faiblesses du transport routier de marchandises

a). Les forces du TR

On peut les résumer comme suit :

- Le marché de transport routier de marchandises est satisfaisant en terme quantitatif.
- L'abondance de l'offre s'accompagne d'une grande flexibilité : les transporteurs se repositionnent rapidement et suivent la demande.
- Le secteur fournit de nombreux emplois de chauffeurs. On peut dire qu'il contribue à la lutte contre le chômage notamment les entreprises spécialisée dans le transport qui recrutent plusieurs chauffeurs et aussi les jeunes qui acquièrent des camions pour transporter des marchandises à leurs propre compte.
- Le secteur offre des opportunités d'investissements à des nombreux particuliers qui ne disposent que d'un capital modeste.

¹⁸ SABEHA harrar : transport de marchandises et l'impact sur l'activité économie régional, mémoire en vue de l'obtention du diplôme de magister en Economie régionale et urbaine appliquée, Université d'Oran, 2012, p.37.

b). Les faiblesses du TR

On peut les résumer comme suit :

- Manque des ressources et des compétences permettant aux autorités locales d'assumer les tâches qui leur sont confiées en matière de réglementation du transport.
- L'absence de la formation des opérateurs de transport et de leur personnel dans leur domaine d'activité.
- Les faibles préoccupations de l'état en termes d'encadrement de l'activité ont engendré la non-qualification et le non-professionnalisme associés à une méconnaissance totale de la réglementation.
- La difficulté d'organisation de l'activité des transports routiers et la mauvaise prise en charge des usagers du fait de l'insuffisance des infrastructures d'accueil et des aménagements et de commodités nécessaires à son bon fonctionnement.
- L'investissement en faveur de la modernisation et de la professionnalisation du secteur est d'autant promouvoir. le développement des transports a souvent obéi à l'influence de la pression ce qui a abouti à une forte proportion des dépenses d'infrastructure et d'entretien

Conclusion

Le transport de marchandises n'est pas juste un service qui consiste à déplacer les choses d'un endroit à un autre. Il est par contre, un processus et un facteur qui intervient dans la production d'autres biens, et sans lequel l'activité économique se paralyse.

En matière de transport de marchandises, la situation en Algérie traduit plusieurs réalités compte tenu des effets de la déréglementation rapide et de la libéralisation qu'a connue le marché dans un contexte de crise politique spécifique. La route prédomine les autres modes ,95%des marchandises sont acheminées par route.

Aujourd'hui, le transport est le cœur de la vie quotidienne du citoyen et de la compétitivité de l'entreprise. Transport routier de marchandise est réglementé au niveau national et international par des lois qui ne peuvent être négligé. Le respect de ses lois est obligatoire.

Introduction

La logistique se définit traditionnellement comme la technologie de la maîtrise des flux de marchandises et de matières qu'une entreprise expédie vers ses clients, transfère ou entre au sein de ses unités de production et reçoit de ses fournisseurs. Les décisions de déclenchement des opérations (sortir du stock, mettre en fabrication, etc.) doivent être coordonnées de telle sorte que soient assurées en toutes circonstances la continuité et la fluidité des flux, se traduisant par une absence simultanée de ruptures et de surcapacités. En tant que démarche transversale, la logistique est évidemment en relation étroite avec d'autres fonctions principales ou de soutien¹.

Dans ce chapitre nous nous intéressons à présenter dans la première section la notion générale sur la logistique, la deuxième section consacrée à l'organisation de la chaîne logistique, alors que dans la troisième et dernière section nous allons présenter la gestion de la chaîne logistique.

Section 1 : Notions générales sur la logistique

La logistique concerne l'ensemble des opérations de transport, de stockage, d'allotissement, de distribution, de dédouanement de la marchandise permettant de la mettre à disposition dans les délais et les quantités sur les lieux de production, de distribution ou de consommation. C'est une fonction très large qui dépasse le simple cadre du transport international.

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

Pour bien comprendre l'évolution de la logistique nous avons retenus quelques des définitions qui nous paraissent les plus importantes.

1. Définitions de la logistique

En 1948, le comité des définitions de l'American Marketing Association (AMA) a donné la première définition pour le terme logistique: « la logistique concerne le mouvement

¹François Fulconis, Gilles Paché, « Entre innovation et optimisation : la décision en logistique à la croisée des chemins », Management & Avenir 2011, p. 158-178.

CHAPITRE II : Généralités sur la logistique et la chaîne logistique

et la manutention de marchandise du point de production au point de Consommation d'utilisation ».²

D'après Daniel, Tixier, professeur en marketing à l'ESSEC et l'Ecole des Mines : « La logistique est l'ensemble des activités ayant pour but la mise en place, au moindre coût, d'une quantité de produits, à l'endroit et au moment où une demande existe. La logistique concerne donc toutes les opérations déterminant le mouvement des produits tel que localisation des usines et entrepôts approvisionnements, gestion physique des encours de fabrication, emballage, stockage et gestion des stocks, manutention et préparation des commandes, transports et tournées de livraison ».³

Aussi, On peut définir la logistique comme « l'ensemble des opérations de gestion et d'organisation des flux physiques et d'information dans l'entreprise ainsi qu'entre l'entreprise et ses partenaires. Elle cherche à coordonner les activités d'approvisionnement, de production et de distribution. Le transport en constitue une composante essentielle, mais elle inclut aussi la planification de la demande, le traitement des commandes, l'approvisionnement, la planification, la production, la relation avec les fournisseurs et le client, l'entreposage, la manutention, l'assemblage, l'emballage, le conditionnement des produits et les fonctions de soutien liées à ces activités. »⁴

2. Historique sur la logistique

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

Le terme « logistique» trouve ensuite son origine dans le milieu militaire et provient du grade d'un officier en charge du « logis » des troupes, lors du combat. Napoléon Ier met en place un encadrement de l'approvisionnement en vivres et en munitions. Ainsi, le grade de

² PIERRE Médan, Anne Gratacap : « *logistique et supplychain management ; intégration, collaboration et risques dans la chaîne logistique globale.*» DUNOD Paris 2008. p9.

³ PIERRE (M) ANNE (G).op.cit. p.12.

⁴ Pierre Médan, Anne Gratacap, *Logistique et supplychain management*, Dunod, Belgique, 2008, p09.

CHAPITRE II : Généralités sur la logistique et la chaîne logistique

«major général des logis » fut donné à «un officier qui avait la fonction de loger ou de camper les troupes, de diriger les colonnes, de les placer sur le terrain» (Jomini, 1837). Le logisticien militaire avait en charge le transport, le ravitaillement et le campement des troupes.

Le terme « logistique» est entré dans le langage courant à partir du début des années quatre-vingt-dix(1990), lorsque la première guerre du Golfe a éclaté. La presse a, à partir de cette période, démocratisé le mot en parlant de «soutien logistique » dans le cadre d’actions militaires ou humanitaires. Il est classiquement reconnu qu’une des principales organisations logistiques à caractère militaire du XXe siècle fut la coordination du débarquement des troupes alliées en Normandie en juin 1944. Le savoir-faire acquis s’est alors diffusé dans les entreprises, d’abord aux États-Unis, ensuite dans les pays européens. Le développement de la fonction logistique au sein des entreprises européennes est également lié à un contexte économique qui en a amené l’émergence⁵.

3. Les 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 :

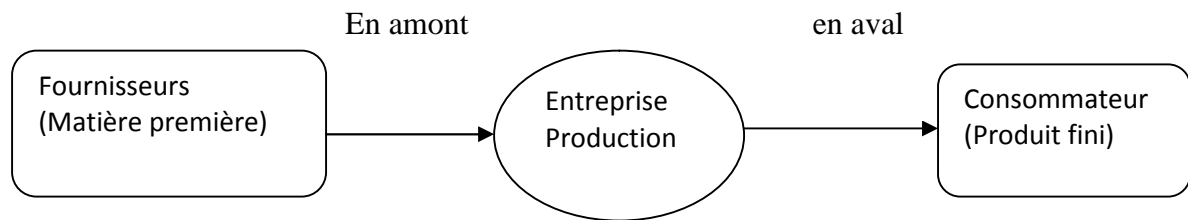
3.1. La logistique amont(inboundlogistics), ou logistique d’approvisionnement, est « l’ensemble des activités liées à la réception, au stockage et à la distribution (au sein de l’entreprise) des matières premières et composants, telles que la manutention des marchandises, la gestion des entrepôts, le contrôle des stocks, l’ordonnancement des transports et le retour aux fournisseurs».

3.2. La logistique aval(outboundlogistics) est « l’ensemble des activités liées à la collecte, au stockage et à la distribution de produits à des acheteurs, telles que la gestion des entrepôts de produits finis, la manutention des marchandises, l’exploitation des véhicules de livraison, le traitement et l’ordonnancement des commandes ». Elle a longtemps été appelée physical distribution.

⁵ BARBARA(L) et MARIE-PASCAL(S), « La logistique », édition Dunod, Paris, 2015, p.9.

CHAPITRE II : Généralités sur la logistique et la chaîne logistique

Figure 04 : La logistique en amont et en aval



Source : réalisé par nos soins a partir d'un mémoire de fin d'étude « l'externalisation du transport », 2017, p.18.

4. La logistique dans l'entreprise

La fonction logistique joue un rôle primordial dans la vie de l'entreprise, elle occupe une place privilégiée car elle regroupe les fonctions telles que la planification, la gestion des opérations et la mesure de la performance en une partie des fonctions suivantes, achats, production et distribution.

Tableau n° 6:La logistique dans l'entreprise

	Achter	produire	Vendre
Planifier les opérations	Définir la stratégie achat, Sélectionné les fournisseurs, Gérer les relations avec les fournisseurs	Planifier la production	Prévoir la demande
Gérer les flux d'information	Gérer les demandes et les commandes d'achat, contrôler les facteurs fournisseurs	Contrôler les activités de production	Gérer les commandes de vent, facturer les commandes, gérer les réclamations et service après-vente

CHAPITRE II : Généralités sur la logistique et la chaîne logistique

Gérer les flux de produit	Réceptionner les marchandises	Produire et maintenir	Expédier les marchandises
Piloter la Performance	Piloter la performance des achats	Piloter la performance de la production et de la maintenance	Piloter la performance du processus de traitement des commandes

Source : HANIFA Barraki « Etude de la chaîne logistique dans » thèse doctorat, Institut agronomique Méditerranéen Montpellier, 2014. p15.

5. Le rôle de la logistique

La fonction de la logistique dans l'entreprise est d'assurer au moindre coût la coordination de l'offre et de la demande, aux plans stratégique et tactique ainsi que l'entretien à long terme de la qualité des rapports fournisseur-client qui la concerne.

Elle a pour rôle de permettre :

- La gestion économique de la production, en supprimant les ruptures des stocks coûteuses, grâce à une information constante sur l'état de marche
- La mise à disposition du produit chez le client final dans les délais les plus courts et au meilleur coût de distribution possible.
- La surveillance et l'amélioration de la qualité de la chaîne qui relie le producteur au consommateur pour parvenir au (zéro défaut) du service rendu.
- La réduction des stocks grâce à une relation accélérée des marchandises entreposées la réponse adaptée à une demande très volatile⁶.

6. les enjeux de la logistique

La logistique constitue un enjeu de taille pour l'entreprise. La performance, et parfois même la pérennité de l'entreprise dépendent aujourd'hui de la maîtrise du processus logistique.

Ces principaux enjeux sont⁷ :

⁶ MEDAN Pierre GRATACAP Anne : op-cit, p.19.

⁷ DIEMER Arnaud, IUFM d'Auvergne, économie d'entreprise, partie 2 les fonctions de l'entreprise, PDF, p21.

CHAPITRE II : Généralités sur la logistique et la chaîne logistique

- ***La croissance de l'entreprise*** : la stratégie implique une parfaite maîtrise des problèmes logistiques.
- ***La maîtrise des coûts*** : grâce à une meilleure connaissance de l'ensemble des coûts du produit, depuis l'approvisionnement en matières premières jusqu'à l'après vente. Ainsi à permis d'améliorer les délais de livraison, de réduire les taux d'indisponibilité tout en diminuant les coûts.
- ***Les possibilités d'externalisation de l'entreprise*** : l'analyse logistique permet à l'entreprise de se recentrer sur sa vocation principale en confiant à des spécialistes certaines opérations (exemple de la sous-traitance). La nouvelle donne, c'est aussi l'optimisation des flux de transports.
- ***La normalisation des produits et des processus de gestion*** : l'optimisation des flux implique l'établissement des normes (standardisation de certains composants et produits, normes de coûts...).
- ***La diversification de l'entreprise*** : la maîtrise de la chaîne logistique permet à l'entreprise d'élargir la gamme de ces activités.
- ***La flexibilité et l'adaptabilité de l'entreprise*** : grâce à une souplesse obtenue dans la distribution amont et aval, ainsi qu'une meilleure maîtrise de la gestion des transports et du stockage.

Section 2 : L'organisation de la Chaîne logistique (La Supply Chain)

Le concept de supplychain(SC) est né quelque temps après la logistique, vers les années 1990. Cette idée a connu une importante évolution depuis sa création. La Supply Chain, peut traduire par logistique Globale, parce qu'elle regroupe l'ensemble des acteurs et des tâches agissant sur le flux pour permettre d'amener un bien de l'état de matière première à celui de produit fini.

La chaîne logistique (supplychain) occupe une place primordiale dans le fonctionnement de l'entreprise. Les acteurs économiques orientent aujourd'hui leurs efforts en direction de la satisfaction des clients et ne cantonnent plus aux simples notions de productivités ou de qualités produits.

CHAPITRE II : Généralités sur la logistique et la chaîne logistique

1. Définition de la chaîne logistique ou Supply Chain

Définition 1 : L'intégration s'est poursuivie en intégrant encore plus l'amont et l'aval de l'entreprise pour couvrir « l'ensemble des flux physiques (des produits), d'informations et financiers depuis les clients des clients jusqu'aux fournisseurs des fournisseurs », formant ainsi la chaîne logistique globale ou Supply Chain. Elle recouvre un champ d'activités très large allant de la conception (en partie), l'achat (également en partie), l'approvisionnement, la production, la distribution jusqu'au soutien logistique et au recyclage⁸.

Définition 2 : par les étapes de transformation, de stockage, et de distribution. De nos jours, de plus en plus on regarde la chaîne logistique comme une toile regroupant plusieurs des activités citées, cela est dû à la complexité des organisations actuelles et à leur dimension internationale. Ajoutée aux flux des matières, la chaîne logistique inclut les flux d'information et les flux financiers. Chaque étape de transformation ou de distribution peut impliquer de nouveaux acteurs, de nouveaux fournisseurs ou de nouveaux clients intermédiaires, avec également des nouveaux flux d'informations.

Définition 3 : une supplychain est un réseau d'organisations (fournisseur, usines, distributeurs, clients, prestataires logistique...) qui participent à la fabrication, la livraison et la vente d'un produit à un client.

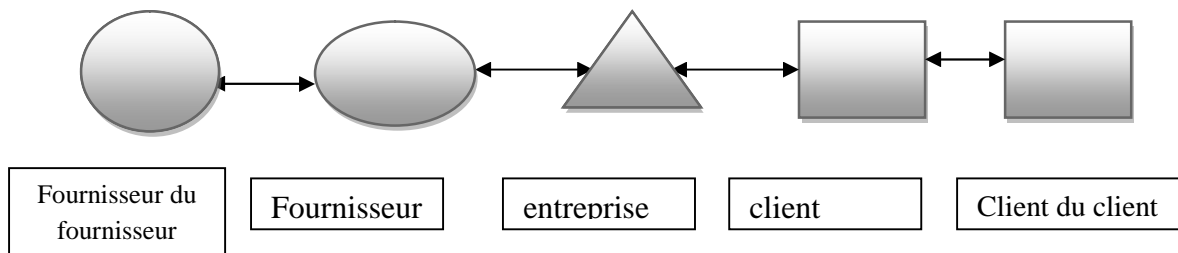
Ces organisations échangent entre elles des produits, des informations et de l'argent⁹.
une chaîne logistique est souvent représentée comme une chaîne reliant le fournisseur du fournisseur au client du client¹⁰.

⁸ DAVID (D) et THIERRY (S) : « *management des achats et de la Supply Chain* », Vuibert, paris, 2010, p.23.

⁹ Le MOIGNE Rémy : « *supplychain management : Achat, production, logistique, transport, vente* », Edition DUNOD, paris, 2013.p.4.

¹⁰UtiliséeRemy le MOIGNE « *supplychain management : Achat, production, logistique, transport, vente* », Edition DUNOD, paris, 2013.p.11.

Figure n ° 5 : processus supplychain



Source : Réalisé par nos soins à l'aide de la documentation utilisée Remy le MOIGNE « supplychain management ».

2. Les flux de la chaîne logistique

D'un point de vue plus conceptuel, une chaîne logistique peut être considérée comme une succession d'activités d'approvisionnement, de fabrication et de distribution traversées par divers flux. Ces flux peuvent être classés en trois types, à savoir : les flux physiques, les flux d'information et les flux financiers¹¹.

2.1. Les flux physiques

Ces flux concernent toutes les entités physiques qui traversent la chaîne logistique, en particulier les flux de matière première, d'encours et de produits finis. Ces flux traversent la chaîne logistique essentiellement d'amont en aval. D'autres flux physiques annexes peuvent circuler dans la chaîne logistique d'amont en aval et aussi d'aval en amont, tels que les conteneurs, les emballages, les palettes et les produits retournés.

2.2. Les flux d'information

Il s'agit des échanges d'information entre les acteurs de la chaîne. L'information peut concerner l'état du système, le niveau des stocks et des encours, ou la demande du client. Ces flux peuvent s'effectuer dans les deux sens.

2.3. Les flux financiers

Il s'agit des flux monétaires associés aux flux physiques. Ces flux traversent la chaîne essentiellement d'aval en amont. Certains flux financiers peuvent aussi avoir lieu de l'amont vers l'aval tel que les remboursements ou les paiements en cas de litige. Dans le cadre de

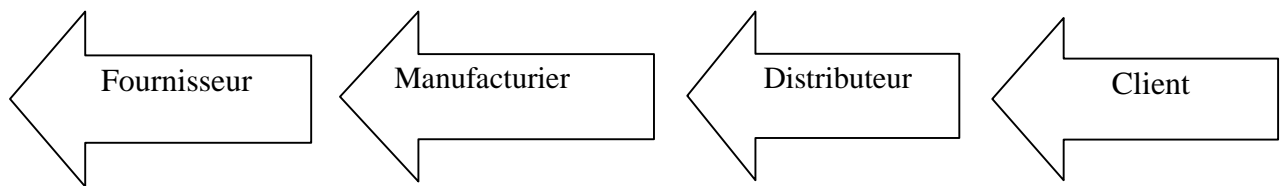
¹¹MOHAMED ZIED BABAI « Politiques de pilotage de flux dans les chaînes logistiques : impact de l'utilisation des prévisions sur la gestion de stocks » thèse doctorat, Ecole Centrale Paris, 2005.Français, p8.

CHAPITRE II : Généralités sur la logistique et la chaîne logistique

cette thèse, nous nous intéressons principalement aux flux physiques et aux flux d'information. L'aspect financier reste hors du périmètre de notre travail. Cependant, nous utiliserons différents types de coûts (coûts de stocks, coûts de commande, etc..) dans les modèles que nous étudions.

Le flux principal de la supplychain reste le flux financier. Les flux financiers se dirigent dans le sens remontant la chaîne d'approvisionnement. Pour mieux comprendre de quoi ils sont composés voici un zoom sur les détails de ces flux :

Figure n°6:Le flux financier



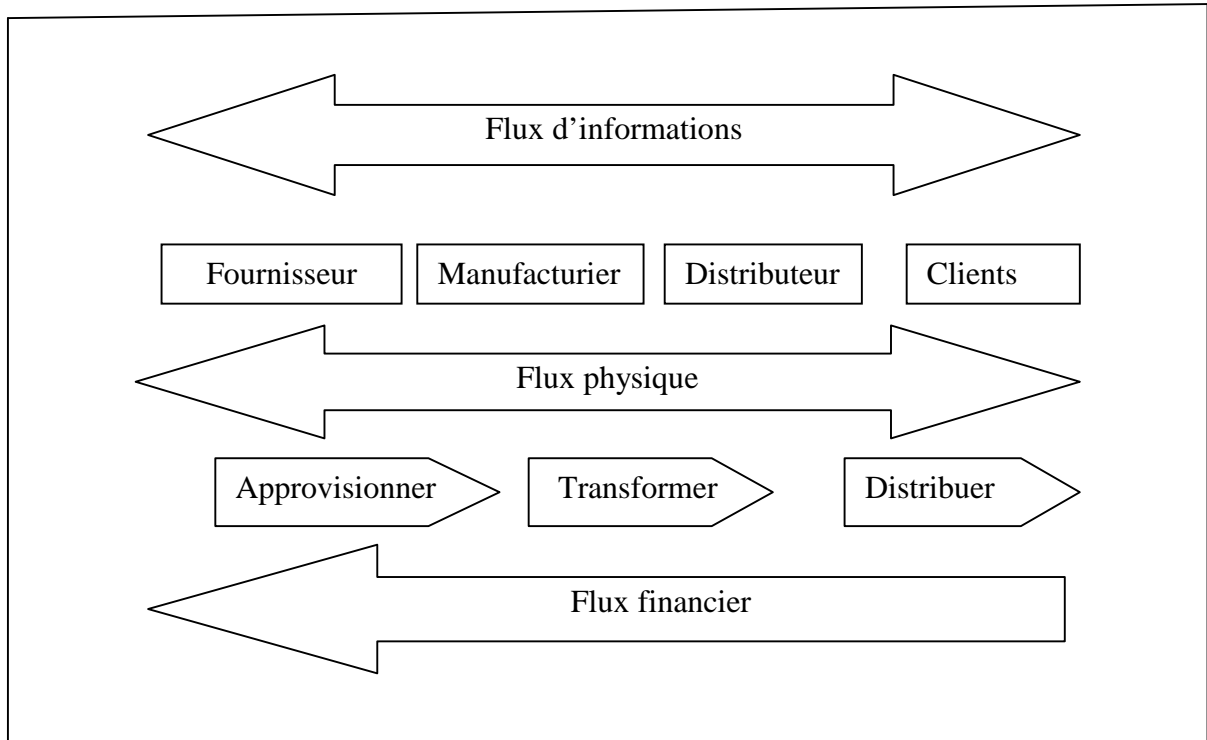
Source : DUPONCHEL (Diane) mémoire de fin d'étude, session 2010 p 32.

Comme le montre les flèches, le flux est ascendant. C'est donc le client qui va commencer par payer au distributeur la totalité des courses qu'il a effectuées, le paiement est direct. Le distributeur va procéder au paiement des factures auprès du manufacturier pour la livraison des produits finis après avoir transformés les matières premières. De même, le manufacturier va rémunérer le ou plutôt les fournisseurs pour l'approvisionnement en matières premières ou composants essentiels pour la fabrication des produits à vendre. Ces derniers se font de manière différés car les acteurs ont un délai de paiement plus important que le client final qui paye directement.

Voici une présentation les trois flux de la Supply Chain ¹²:

¹²DUPONCHEL Diane mémoire de fin d'étude « *Citoyenneté & Supply Chain* » Université Paris 1 - Panthéon Sorbonne Master 2 Sciences du Management - Spécialité Logistique, session 2010 p. 31, 33.

Figure n°7: les flux de la chaîne logistique



Source : DUPONCHEL Diane mémoire de fin d'études « *Citoyenneté & Supply Chain* »
Université Paris 1 - Panthéon Sorbonne Master 2 Sciences du Management.

Ce schéma permet de mettre en évidence les différents flux qui circulent entre les agents de la chaîne d'approvisionnement. Il est essentiel de comprendre comment circulent les informations mais aussi de constater que les échanges se font aussi bien dans un sens que dans l'autre. Voici une présentation des trois flux de la chaîne logistique.

3. La structure de la Chaîne logistique

Les chaînes logistiques ne se ressemblent pas, elles sont classées en trois types que l'on distingue par leurs structures physiques, le type d'opérations, leurs objectifs, les niveaux d'assemblage, le cycle de vie de produit et le besoin de stocks, ces trois types sont¹³ :

¹³CHEYROUX Laurent, « Sur l'évaluation de performances des chaînes logistiques », thèse doctorat, Institut National Polytechnique de Grenoble, 2003. Français. P13.

CHAPITRE II : Généralités sur la logistique et la chaîne logistique

3.1. Des chaînes logistiques convergentes

La matière qui circule entre les sites converge vers un seul et même site qui est logiquement le lieu d'assemblage final. L'industrie navale ou encore aéronautique sont des bons exemples de ce type de chaîne.

3.2. Des chaînes divergentes

A l'opposé du cas précédent, la matière part d'un point unique et se distribue à travers la chaîne, Cela concerne par exemple l'industrie minière, et aussi il existe une chaîne « conjointe », C est la coordination d'une chaîne convergente et d'une divergente.

3.3. Des chaînes mixtes :

Ne sont ni totalement convergentes ni totalement divergentes. Elles concernent par exemple l'industrie automobile dont, comme nous l'avons dit, la partie amont est plutôt convergente alors que la partie aval est divergente

4. Le processus de la chaîne logistique

Le supply Chain est composé de 5 processus suivants ¹⁴:

4.1. Le processus approvisionnement

Le processus Approvisionnement se concentre sur la fourniture de tous les composants nécessaires à la fabrication. Deux grandes phases sont ici à distinguer. La première phase consiste à sélectionner les fournisseurs de l'entreprise. Le choix des fournisseurs peut se faire sur différents critères comme la qualité, le prix, les délais de réapprovisionnement des matières premières ou composants, mais aussi leur capacité de production, leur facilité à accepter une demande très variable, leur possibilité de faire évoluer techniquement les composants... Il est possible de sélectionner un fournisseur unique par produit ou, au contraire, des sources multiples qui se partagent la demande, en minimisant ainsi le risque de rupture de livraison.

Les fournisseurs étant déterminés, la seconde phase du processus Approvisionnement consiste à passer les commandes des composants à ces fournisseurs en fonction de la production à réaliser. Il s'agit aussi de vérifier que ces composants sont livrés dans de bonnes

¹⁴ MEBARKI(S) et TAHIR(L).mémoire fin d'étude « l'optimisation de la chaîne logistique, et application sur un problème de transport réel ».p32, 33.

CHAPITRE II : Généralités sur la logistique et la chaîne logistique

conditions, c'est-à-dire de vérifier que la livraison comporte les bons composants, de qualité requise, en quantité conforme et au bon moment.

4.2. Le processus Production

Le processus Production concerne l'ensemble des transformations que vont subir les composants pour réaliser les produits finis de l'entreprise. L'objectif du processus Production est de fabriquer les produits requis tout en assurant la productivité du système (notamment par un taux élevé d'utilisation des ressources mobilisées).

Les méthodes utilisées pour la gestion de la production cherchent à améliorer le flux des produits dans les ateliers de fabrication à travers la planification et l'ordonnancement, la détermination de la taille optimale des lots de production, la détermination des séries économiques.

4.3. Le processus Distribution

Le processus Distribution concerne la livraison des produits finis aux clients et reprend les questions d'optimisation des réseaux de distribution : l'organisation et le choix des moyens de transport, le choix du nombre d'étages (ou d'intermédiaires) dans le réseau de distribution ainsi que le positionnement des entrepôts et leur mode de gestion. Par exemple, les produits peuvent être acheminés en nombre par train et regroupés dans un entrepôt pour être livrés ensuite par camion aux clients d'une même zone géographique, en vue du meilleur compromis entre qualité de service et coût économique.

4.4. Le processus Vente

Le processus Vente, mis en œuvre par le service commercial, développe les relations envers le client (négociation des prix et des délais, enregistrement des commandes, ...) et par extension, recherche une meilleure connaissance du marché. Ce processus de l'entreprise est également chargé de définir la demande prévisionnelle et d'intégrer des aspects commerciaux comme la durée de vie du produit pour anticiper l'évolution de ses ventes. Les aspects marketing (analyse de marché, publicité, promotions, ...) sont aussi gérés dans ce processus.

CHAPITRE II : Généralités sur la logistique et la chaîne logistique

4.5. Processus de la gestion des retours

Est un processus récent dans le modèle prenant en compte toutes les activités nécessaires pour gérer le retour du produit par les clients client ou par un autre maillon du réseau.

5. Les outils de la chaîne logistique

La performance d'une entreprise dépend de son système de gestion, en effet plusieurs modèle sont été mis au point afin d'éclairer la prise de décision. Cette partie s'intéresse aux concepts les plus répondus et les plus discutés : le l'ERP, MRP, l'APS, EDI.

Les principaux outils de gestion d'entreprise, d'optimisation de flux dans le domaine de la chaîne logistique sont les MRP (Material Ressource Planning), les ERP (Enterprise Ressource Planning), les APS (Advanced Planning and Scheduling) Les EDI (Echange de données informatisé).

5.1. Entreprise Resource Planning (ERP)

Les système ERP demeureront pourtant nécessaires aux entreprise : ils ont permis le développement de processus standards, l'intégration de départements et fonctions, l'exécution de transactions de base avec précision .demain néanmoins, L'ERP doit pouvoir gérer les données d'une stratégie e-business. Il donc condamné à évaluer c'il veut pouvoir répondre aux exigences futures de précision et de fiabilité des processus de clôture. Ce système de pouvoir partager les données entre partenaire de la supplychain, ainsi que nous l'avons développé dans la plateforme internet.¹⁵

5.2. Les MRP (Matériel Resource Planning)

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

¹⁵ALEXANDER K .Sami: « *stratégie logistique :supplychain management* »,3eme édition, DONUD, paris,2004.p.26.

CHAPITRE II : Généralités sur la logistique et la chaîne logistique

5.3. Les APS (Advanced Planning and Scheduling)

Les APS ont commencé à apparaître au milieu des années 1990. Leur positionnement vis-à-vis des progiciels de la gestion industrielle est original. Ce système permet de planifier à l'avance l'ensemble des flux de l'entreprise, et il est couplé avec le système ERP, il permet d'anticiper les demandes des clients et des productions associées.

5.4. Le système EDI (Échanges de Données Informatisé)

Les entreprises ont un besoin d'échanger des informations avec leurs partenaires d'affaires. Pour communiquer, les moyens traditionnels peuvent être utilisés (téléphone, fax, courrier), mais ces moyens nécessitent une intervention humaine importante. Afin de réduire les temps de traitements des différents processus métiers, il a été pensé d'échanger des données de façon informatisée. Pour cela l'EDI est un procédé permettant de transférer directement d'ordinateur à ordinateur des données structurées, suivant une syntaxe et des messages préétablis via des réseaux de télécommunication.¹⁶

5.5. Les MES (Manufacturing Execution System)

Ces outils sont chargés de traiter les informations en temps réel sur l'exécution des ordres de fabrication.

5.6. Les SCE (Supply Chain Execution)

Ces outils ont pour vocation de rationaliser la totalité du cycle de traitement des commandes (de l'entrée à la facturation). Ces outils fédèrent trois grandes fonctions à savoir : la gestion avancée des commandes (AOM : Advanced Order Management), la gestion de l'entrepôt (WMS : Warehouse Management).

6. Les enjeux de la chaîne logistique

La chaîne logistique est le meilleur moyen pour améliorer les prestations au près des distributeurs et des consommateurs et d'assurer la rentabilité de l'entreprise¹⁷.

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

¹⁶ VALLIN Philippe, *La logistique : modèle et méthodes du pilotage des flux*, édition Economica, 2ème édition, Paris, 2001, p161.

¹⁷ KHALED-GHEDIRA, « *Logistique de la production, approche de modalisation et de résolution* », édition tichnip, Tunis, p.121.

CHAPITRE II : Généralités sur la logistique et la chaîne logistique

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

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

Section 3 : Gestion de la chaîne logistique ou supplychain management

L'intérêt accordé à la notion de chaînelogistique résulte d'une vision globale de l'entreprise. Les études montrent que les gains espérés par une entreprise qui s'intéresse uniquement à sa gestion interne sont très limités si on les compare aux gains espérés sur toute la chaîne logistique. D'où l'intérêt de dépasser les frontières de l'entreprise et d'intégrer tous les partenaires : clients, fournisseurs, distributeurs..., de manière à ce que la marchandise soit produite et distribuée selon la quantité requise, au bon endroit et au bon moment dans le but de satisfaire, au plus juste, le besoin du client et profiter de la synergie des partenaires à travers une gestion globale de la chaîne logistique¹⁸.

1. Définition de supplychain management(SCM)

La gestion des chaînes logistiques est un ensemble d'approches utilisées pour intégrer efficacement les fournisseurs, les producteurs, les distributeurs, de manière à ce que la marchandise soit produite et distribuée à la bonne quantité, au bon endroit et au bon moment dans le but de minimiser les coûts et d'assurer le niveau de service requis par le client.

La gestion de la chaîne logistique a donné lieu à plusieurs définitions¹⁹ :

¹⁸Abdelkader Hammami, « *Modélisation technico-économique d'une chaîne logistique dans une entreprise réseau* », thèse doctorat, Université Laval, 2003. Français, p.32, 33.

¹⁹Meriem Trojet, « *Planification d'une chaîne logistique: approche par satisfaction de contraintes dynamiques* », thèse doctorat, INSA de Toulouse, 2014. Français, p.41, 42.

CHAPITRE II : Généralités sur la logistique et la chaîne logistique

Tableau n° 7: les différentes définitions de la GCL

[Jones et Riley, 1985]	La gestion de la chaîne logistique est une approche intégrative pour s'accorder sur la planification et le contrôle du flux physique depuis les fournisseurs jusqu'à l'utilisateur final.
[Berry <i>et al.</i> 1994]	La gestion de la chaîne logistique a pour but d'établir des relations de confiance, d'échanger des informations sur les besoins du marché, de développer des nouveaux produits et de réduire la base de fournisseurs d'une entreprise afin de libérer des ressources de gestion pour développer des relations significatives sur le long terme.
[Thomas et Griffin, 1996]	La gestion de la chaîne logistique est la gestion des flux de marchandises et d'informations à la fois dans et entre les sites tels que les points de vente, les centres de distribution et les usines de production et d'assemblage.
[Rota-Franz <i>et al.</i> 2001]	Faire du "Supply Chain Management" signifie que l'on cherche à intégrer l'ensemble des moyens internes et externes pour répondre à la demande des clients. L'objectif est d'optimiser de manière simultanée, et non plus séquentielle, l'ensemble des processus logistiques.

Source : Meriem Trojet, « *Planification d'une chaîne logistique: approche par satisfaction de contraintes dynamiques* », thèse doctorat, INSA de Toulouse, 2014. Français, p.41, 42.

- Le CSCMP (Council of supplychain management professionnels) définit le SCM comme étant : «le supplychain management comprend la planification et la gestion de toutes les activités impliquées dans le sourcing et l'approvisionnement, la transformation et toutes les activités logistiques. Il inclut également la coordination et la collaboration avec des partenaires qui peuvent être des fournisseurs, des intermédiaires, des prestataires et des clients. Le SCM est une fonction d'intégration dont le rôle principal est d'intégrer les différents métiers les différents processus dans et entre les entreprises au sein d'un modèle cohérent et performant »²⁰.

²⁰ Le MOIGNE Rémy : « *supplychain management : Achat, production, logistique, transport, vente* », Edition DUNOD, Paris, 2013.p.7.

CHAPITRE II : Généralités sur la logistique et la chaîne logistique

2. Les intervenants dans la Supply Chain Management

La supply Chain management contient plusieurs intervenants suivants :

2.1. Les fournisseurs

La chaîne logistique est constituée par plusieurs acteurs, les fournisseurs sont les premiers intervenants, ils sont indispensables à toute entreprise pour obtenir des matières premières, machine, fournitures, la main d'œuvre, etc. ils constituent des négociateurs lors des achats, mais aussi pour les livraisons et la gestion des stocks.²¹

2.2. Le producteur

Est un particulier où un groupe engagé dans la production d'un bien ou d'un service à l'aide de facteurs de production acquis sur le marché dans le but de satisfaire la demande des clients (qualité, quantité, coût, délai et flexibilité).

2.3. Les grossistes

Intermédiaires de commerce, ils achètent en gros aux producteurs ou au distributeur et vendent aux détaillants.

2.4. Les détaillants

Ce sont les boutiques, magasins ou commerce en ligne qui achètent la marchandise chez un grossiste (ou un fournisseur) pour la revendre directement au consommateur final.

2.5. Le client final

Un client est celui qui prend la décision d'acheter un bien, un produit ou un service, le client final lorsqu'il achète, c'est pour sa consommation propre, c'est l'acteur indispensable de la chaîne logistique.

3. Les types de la SCM

On distingue 3 types d'approche basées sur les différents niveaux de la chaîne logistique :

➤ Gestion des chaînes logistiques internes

Cette approche est centrée sur l'efficacité opérationnelle au sein d'une entreprise par la recherche de l'optimisation des flux physiques et l'amélioration des processus opérationnels.

« Fonction dont la finalité est la satisfaction des besoins exprimés ou latents, aux meilleures conditions économiques pour l'entreprise et pour niveau de service déterminé. Les

²¹ Claude demeure ; aide-mémoire marketing ; Edition DUNUD ; 6e Edition ; paris ; 2008 ; p.24.

CHAPITRE II : Généralités sur la logistique et la chaîne logistique

besoins sont de nature interne (approvisionnement de biens et de services pour assurer le fonctionnement de l'entreprise) ou externe (satisfaction des clients). La logistique fait appel à plusieurs métiers et savoir-faire qui concourent à la gestion et à la maîtrise des flux physiques et d'informations ainsi que des moyens.

➤ **Gestion des chaînes logistique intégrées**

Cette approche est centrée sur les relations entre plusieurs sites d'une même entreprise, voire intégrant quelques fournisseurs ou clients directs de cette entreprise.

➤ **Gestion des chaînes logistique collaboratives**

Cette approche consiste à travailler au niveau de l'entreprise au sein de la chaîne logistique à laquelle elle appartient.

4. Différents niveaux de décision de la SCM

Si la notion de chaîne logistique a réussi à réunir des domaines jusque là sans liaison apparente, les questions posées dans une chaîne logistique ne relèvent pas du même niveau de décision. Par exemple, redéfinir un réseau de distribution en choisissant le nombre et la localisation des entrepôts relève d'un choix stratégique, mettre en place un système de prévision est une décision située à un niveau tactique alors que la gestion des stocks peut être considérée comme un choix opérationnel.

La conception d'une chaîne logistique nécessite de prendre un ensemble de décisions. Cet ensemble de décisions peut s'envisager sur trois niveaux hiérarchiques : décisions stratégiques, décisions tactiques, et décisions opérationnelles²².

4.1. Les décisions stratégiques

Les décisions stratégiques définissent la politique de l'entreprise sur le long terme, une durée s'étalant souvent sur plusieurs années. Elles comprennent toutes les décisions de conception de la chaîne logistique et de ce fait, elles ont une influence importante sur la stratégie concurrentielle et donc sur la viabilité à long terme de l'entreprise. Elles sont prises normalement par la direction de l'entreprise. Les décisions stratégiques configurent la chaîne logistique. Nous donnons dans ce qui suit une liste non exhaustive des décisions stratégiques:

²²Zerouk MOULOUA, «*Ordonnements coopératifs pour les chaînes logistiques* », thèse doctorat, université de lorraine, novembre 2007, p.16, 18.

CHAPITRE II : Généralités sur la logistique et la chaîne logistique

✓ Choisir les partenaires de la chaîne logistique (cas d'entreprises étendues ou virtuelles). Recherche de la complémentarité des compétences (toutes les fonctions doivent pouvoir être assumées en interne ou en externe (sous-traitance à l'extérieur de la chaîne logistique constituée)).

✓ Choix et nombre de fournisseurs : l'entreprise peut avoir un seul fournisseur ou un nombre réduit de fournisseurs pour augmenter le niveau de coopération, ou bien avoir un grand nombre de fournisseurs pour jouer sur la concurrence.

✓ Choisir les moyens de transport (éventuellement multiples) entre les différentes localisations. Cela dépend aussi du nombre et de la localisation des sites. Plus le nombre de sites est grand, plus on est proche des clients, et plus on utilise des modes de transport économiques.

✓ Le choix des technologies utilisées dans les sites de production et d'entreposage. Cette décision est liée à la capacité des sites car celle-ci dépend de la technologie utilisée. Cette décision dépend de certains critères économiques, sociaux et financiers.

✓ Déterminer le nombre de sites : un nombre élevé de sites de production ou de stockage engendre des coûts colossaux, en même temps cela réduit les coûts de transports. Les entreprises doivent choisir entre des politiques de groupages de sites ou au contraire des politiques de dégroupage.

4.2. Les décisions tactiques

Les décisions tactiques sont prises sur un horizon de moins de 18 mois en général. Il s'agit de produire au moindre coût pour les demandes prévisibles, donc avec connaissance des ressources matérielles et humaines. Il s'agit en effet de faire la planification dépendant de la structure conçue au niveau stratégique. Nous donnons dans ce qui suit une liste non exhaustive des décisions tactiques :

✓ Obtenir les prévisions les plus fiables possibles. Les quantités à produire pour chaque produit et les quantités des matières premières nécessaires.

✓ Trouver une allocation optimale des fournisseurs aux sites de production.

✓ Allouer les produits aux sites de production et déterminer les quantités à produire sur chaque site en tenant compte de la capacité de production de chaque site et des moyens de transports qui le desservent.

CHAPITRE II : Généralités sur la logistique et la chaîne logistique

✓ Planifier la production à tous les niveaux (lissage et équilibrage de charge et minimisation des coûts) et les transports associés, ainsi que la maintenance des outils de production et des moyens de transport.

✓ Gérer tous les stocks induits (matières premières, encours, produits finis, pièces de rechanges, outils ...) ainsi que trouver l'allocation optimale des produits aux sites de stockage en prenant en compte le coût de stockage de chaque produit dans chaque site, les capacités des sites de stockage, et les coûts de transports entre les sites de production des produits et les sites de stockage.

Décision dépend du mode de transport et de la quantité demandée par chaque client. Le transport des matières premières et des produits semi finis est traditionnellement séparé du transport des produits finis car ils sont réalisés par deux entités différentes. L'intégration de ces deux entités ou bien la coordination entre elles peut permettre une meilleure utilisation des ressources en transport de l'entreprise.

4.3. Les décisions opérationnelles

Les décisions opérationnelles sont prises pour un horizon de très court terme pour assurer la gestion des moyens et le fonctionnement au jour le jour de la chaîne logistique. Dans le cadre des chaînes logistiques, les entreprises ont besoin à tout moment de prendre des décisions avec un temps de réponse très court. Au niveau opérationnel, la configuration de la chaîne logistique est déjà fixée et les politiques de planifications déjà définies. Nous donnons dans ce qui suit une liste non exhaustive des décisions opérationnelles :

Ordonnancement et pilotage en temps réel des systèmes de production.

✓ Tournée de véhicules ou programme des livraisons qui donne les produits, la destination et les quantités à livrer.

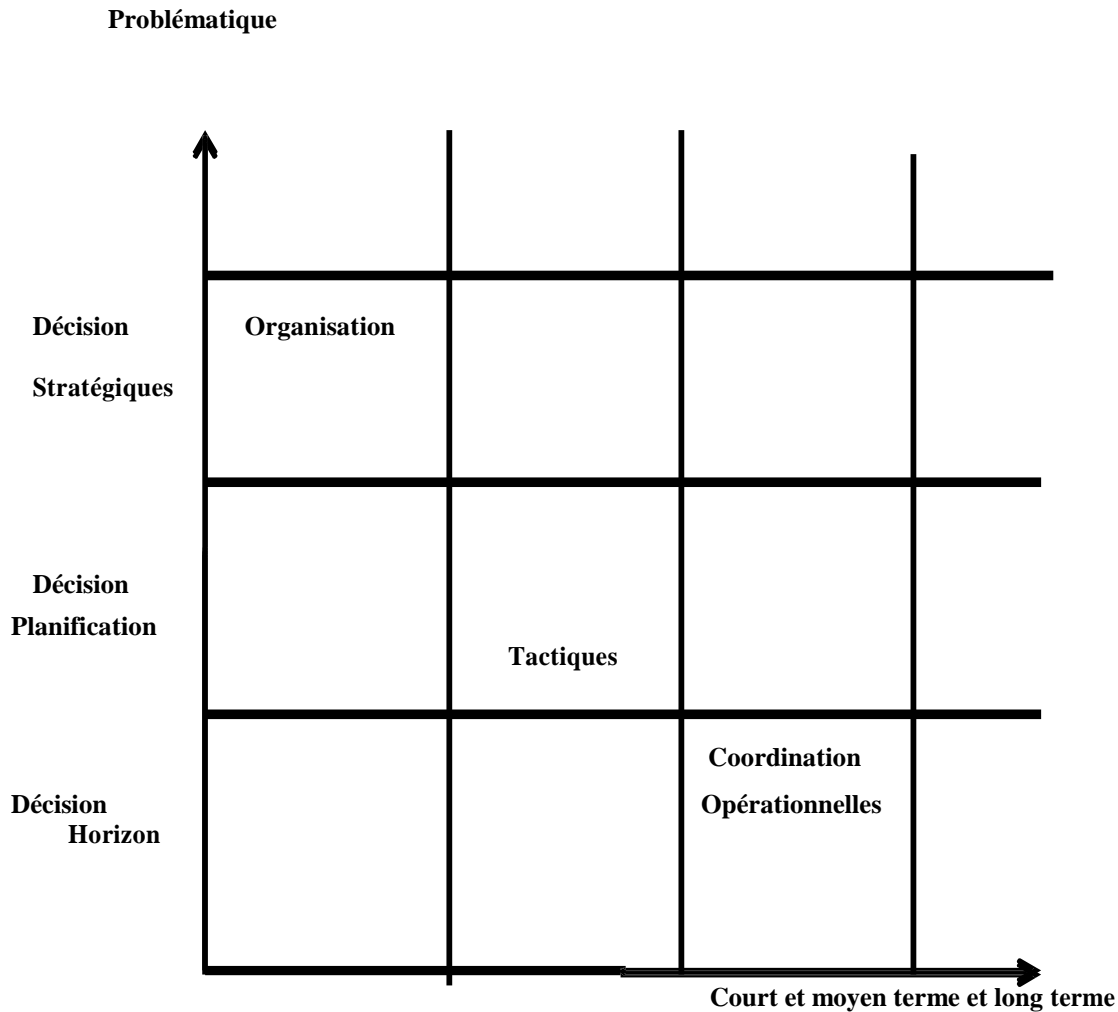
✓ Allocation des moyens de transports : ces moyens étant limités, cette allocation est basée sur le programme des livraisons.

✓ Placement plus précis des activités de maintenance préventive.

✓ Affectation des ressources aux tâches (matérielles et humaines) de manière dynamique en fonction des aléas. Il s'agit de faire l'emploi du temps des employés en tenant compte des contraintes sociales et juridiques.

CHAPITRE II : Généralités sur la logistique et la chaîne logistique

La Figure08 : Correspondance entre problématique de chaîne logistique-nature de décision



Source: HAMMAM Abdelkader, op-cit, page 35.

La première différence entre ces trois niveaux de décision concerne la portée temporelle de l'application de la décision. Les décisions stratégiques sont à long terme, les décisions tactiques sont à moyen terme, et enfin les décisions opérationnelles sont à court terme. La deuxième différence entre ces niveaux de décisions est le niveau d'agrégation : les décisions stratégiques sont au niveau de l'ensemble de l'entreprise, les décisions tactiques sont prises au niveau de l'usine, et les décisions opérationnelles sont prises au niveau de l'atelier. La troisième différence est le niveau de responsabilité des décideurs. Les décisions stratégiques sont prises par la direction générale de l'entreprise, les décisions tactiques sont prises par les cadres, et les décisions opérationnelles sont prises par les responsables d'ateliers.

CHAPITRE II : Généralités sur la logistique et la chaîne logistique

5. Les activités de SCM

La supply chain management est défini comme la coordination systématique et stratégique des fonctions traditionnelles de l'entreprise dans un réseau interentreprises avec, pour objectif, d'améliorer les performances à long terme à la fois de l'entreprise concernée et de la supplychain dans son ensemble²³.

D'après cette définition, les activités de supply chain management est de :

- étendre l'intégration des comportements aux clients et aux fournisseurs.
- Partager mutuellement les informations entre les membres de la chaîne logistique.
- Partager mutuellement risques et récompenses en créant un avantage concurrentiel.
- Coopérer entre le partenaire avec des actions conjointes dans le cadre de relations étroites.
- partager une même objective et même volonté de servir le client.
- Intégrer des processus de la chaîne, depuis les achats jusqu'à la distribution en passant par la fabrication.
- Recherche de partenaires pour établir des relations durables.

Cette nécessité de partage et d'intégration implique une planification commune, le partage des bénéfices et des risques, l'échange systématique de l'information et la constitution de passerelles entre les cultures des entreprises. Ce rapport équilibré nécessite une relation établie pour une période relativement longue. Ces initiatives combinent des modifications stratégiques et tactiques, nécessitent de réussir trois étapes essentielles :

- L'intégration interne ou intra organisationnelle : conception, achat, production, distribution, vente.
- l'intégration externe ou intra organisationnelles avec les partenaires de l'entreprise : fournisseurs, fournisseurs des fournisseurs, client, clients des clients.
- le développement d'un réseau flexible d'entreprise assurant une importante réactivité au marché²⁴.

²³ ALEXANDER K. Sami : « *stratégie logistique : supplychain management* », 3ème édition, DONUD, Paris, 2004, p.15.

²⁴ Dominique Estampe « *ISTE Performance de la supplychain et modèles d'évaluation* » Editions 2015 p.16-17

CHAPITRE II : Généralités sur la logistique et la chaîne logistique

6. Le rôle du SCM au sein de l'entreprise

Les activités du SCM s'intègrent dans toute la vie de l'entreprise. Elle met l'accent sur la satisfaction du client, la flexibilité et la diminution des gaspillages de temps et des matières (diminution des coûts)²⁵.

6.1. Repenser les processus

Cette tâche se fait par deux manières, le recentrage sur le cœur de métier et l'organisation transversal et la mise en commun des informations :

a. Recentrage sur le cœur de métier : C'est le premier domaine d'activité dans une entreprise à partir duquel elle s'est développée et dans lequel ses compétences sont indiscutables, c'est son domaine d'activité stratégique.

On distingue trois processus qui modulent les activités principales de l'entreprise :

- Les processus critiques : qui concerne l'amélioration envisagé, rassemblent les activités de l'entreprise reliant les fournisseurs aux clients ;
- Les processus de support : contribuant efficacement au fonctionnement les processus critique ;
- Des processus de management correspondent à la détermination d'une politique et d'une stratégie pour l'organisation et au pilotage des actions mises en œuvre pour atteindre ses objectifs.

Dans le but de rationalisation, cette réflexion amène les entreprises à externaliser les activités annexes faisant partie de processus de support. Afin de se recentrer sur son cœur d'activité et à confier à des spécialistes des autres fonctions.

b. L'organisation transversale et la mise en commun des informations : si l'entreprise décide de conserver toute ses activités, considérant qu'elle est même tiré de chacune une valeur ajoutée. L'examen du fonctionnement de l'entreprise va permettre de repérer les processus principaux, et ensuite de mettre tout en œuvre pour pouvoir travailler ensemble dans chacun de ses processus. En règle générale, cela passe par l'installation d'outil de communication puis d'outils d'aide à la gestion.

²⁵André Marchal, *logistique globale, supplychain management*, édition ellipses, paris, 2006, p. 26.

CHAPITRE II : Généralités sur la logistique et la chaîne logistique

6.2 Elargissement de la vision stratégique

L'élargissement de la vision stratégique se réalise par deux visions, vers l'aval et l'autre vers l'amont :

a. La vision vers l'aval : Si les consommateurs sont devenus exigeants et si le client est souvent le cœur de la stratégie des entreprises, la satisfaction du client est difficile à obtenir dans certains secteurs du fait de la complexité du circuit de distribution, de la diversité des références produits et de la personnalisation extrême attendue par les clients.

b. La vision vers l'amont : pour en venir au versant fournisseur, on distingue trois points dont l'implantation de stratégie SCM est à l'origine :

- La rationalisation des achats
- La dynamisation du marché des fournisseurs
- La baisse des niveaux de stocks dans l'entreprise et sur l'ensemble de la chaîne

Conclusion

La logistique est un élément important de la stratégie de l'entreprise. Le domaine de la logistique recouvre toutes les actions et planification, de mise en œuvre et de contrôle qui concernent l'ensemble des flux physiques de marchandise et des flux d'information qui s'y rapportent.

La logistique est un des éléments majeurs de la SupplyChain, ou chaîne logistique globale. Celle-ci comprend toutes les fonctions engagées dans la satisfaction d'une demande du consommateur : le point de départ vient des commandes de l'aval. A partir de cet objectif, le Supply Chain management gestion de la chaîne logistique globale, met en œuvre des outils et des méthodes permettant d'automatiser et d'améliorer les approvisionnements, en réduisant les stocks et les délais de livraison.

CHAPITRE III: Le transport routier de marchandises au sein de SARL Bejaia logistique

Introduction

Afin d'appuyer notre travail théorique exposé dans les deux chapitres précédents, nous allons essayer de développer et de montrer l'importance de la chaîne logistique au sein de Bejaia Logistique. Notre stage et entretien sont effectués au niveau du département commercial dans l'entreprise Bejaia logistique, d'une période d'un mois s'étalant du 01 avril au 30 avril, a pour objet de déterminer le rôle du transport dans le développement de la chaîne logistique dans l'entreprise, dont notre choix n'est pas fortuit étant donné que l'entreprise est spécialisée dans le domaine de transport routier.

Ce chapitre est subdivisé en trois sections. La première section intitulée présentation générale de l'entreprise SARL Bejaia Logistique est consacrée à la présentation générale de Bejaia Logistique, son organisation et ses activités et missions. La deuxième section, intitulée Analyse de l'activité du transport de SARL Bejaia Logistique, est consacrée à l'analyse de l'activité de transport de l'entreprise. La dernière section, intitulée la chaîne logistique au sein de la SARL Bejaia Logistique est consacrée étude de cas.

Section 1 : présentation générale de l'entreprise SARL Bejaia Logistique

Dans cette section, nous aborderons les étapes de développement de l'entreprise BL à partir des éléments suivants : historique de l'entreprise Bejaia logistique, moyens de production de l'entreprise, l'organigramme de l'entreprise, la mission et activité de BL.

1. Historique De L'entreprise Bejaia Logistique

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

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

CHAPITRE III: Le transport routier de marchandises au sein de SARL Bejaia logistique

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

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

2. Moyens de production de l'entreprise Bejaia Logistique

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

Elle est implantée dans la zone industrielle AhrikIghzer Amokrane, elle-même située dans la commune d'Ouzellaguen. Ce territoire appartient à la Wilaya de Bejaia, elle se trouve en nord-est de l'Algérie.

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

Leur activités sont étendues dans le transport public de marchandises, Location d'engins et matériels pour bâtiment, travaux publics et manutention, location de véhicules avec ou sans chauffeur et dans le transport des produits pétroliers.

CHAPITRE III: Le transport routier de marchandises au sein de SARL Bejaia logistique

Avec un parc roulant avoisinant les 950 cartes grises, la SARL BEJAIA LOGISTIQUE poursuit son développement sur le marché de la location à travers le territoire national et au-delà, à destination d'une clientèle professionnelle très diversifiée ; entreprises du BTP, collectivités et administrations, industries, services, PME, outre une clientèle de Particuliers.

3. Les principaux clients de l'entreprise BL

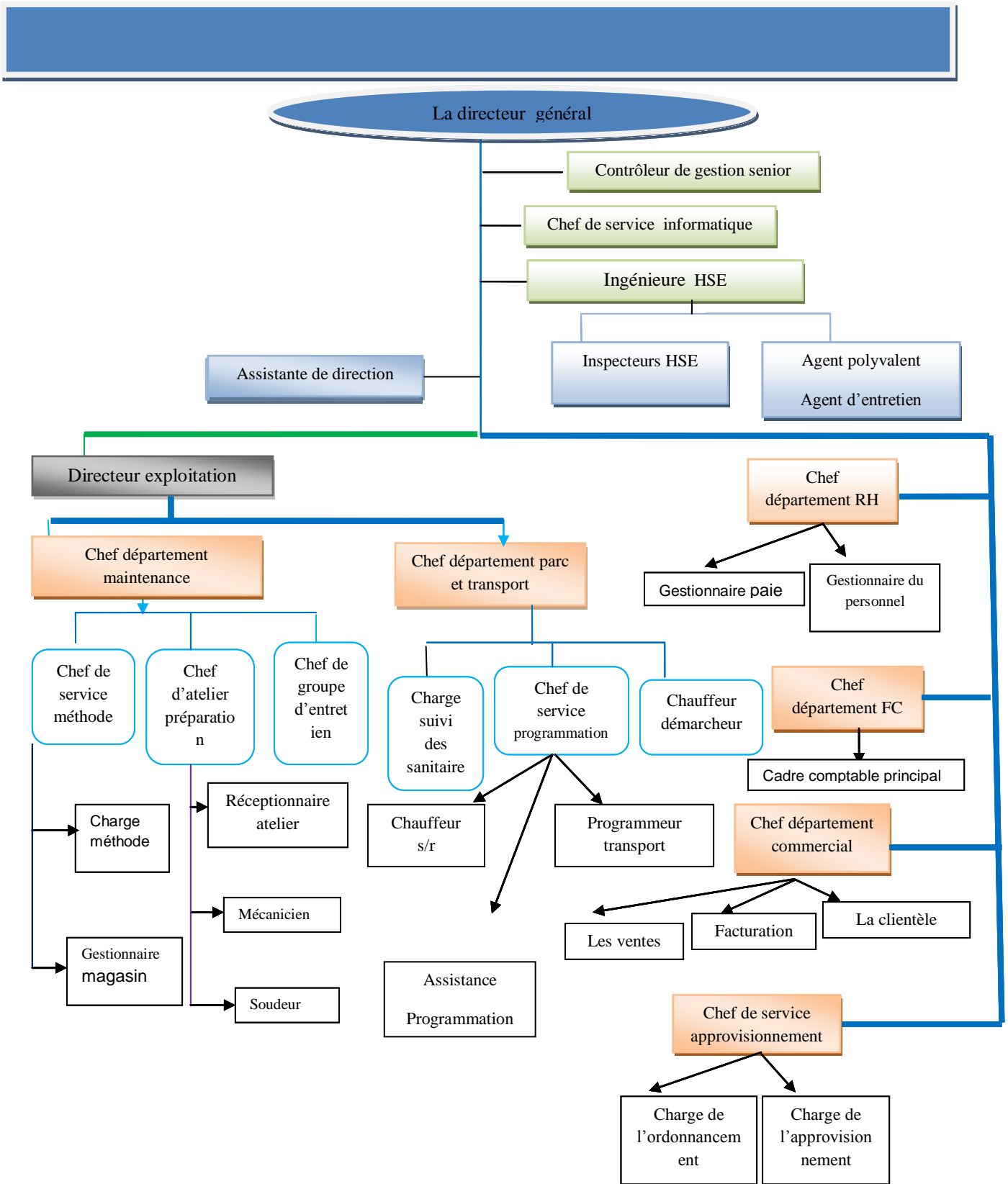
Les clients de BL : les principaux clients de BL sont Ifri (92%), Générale Plast(5%), et 3% pour les autres clients comme condor, castel, Cevital, Goraya thon, Afia, Candia ...etc. On peut dire que BL dépend de son client Ifri donc tous les bénéfices de l'entreprise dépendent de IFRI, donc il est essentiel d'augmenter le pourcentage des autres clients et de trouver d'autres clients comme coca cola pour être indépendante.

4. L'organigramme de L'entreprise Bejaia Logistique

La SARL (BL) est constituée d'une direction et de plusieurs épaulés qui sont les cœurs de métier «chef département commercial, chef département maintenance, chef département parc et transport, chef département RH, département FC et service d'approvisionnement». Chacune de ses structures contient des services ou des sous structures comme le montre l'organigramme dans la figure N°10.

CHAPITRE III: Le transport routier de marchandises au sein de SARL Bejaia logistique

FIGURE n°9 : ORGANIGRAMME DE LA SARL BEJAIA LOGISTIQUE 2018



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

CHAPITRE III: Le transport routier de marchandises au sein de SARL Bejaia logistique

4.1. La direction générale

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

4.2. Chef département commercial

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

4.3. Chef département maintenance

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

a. Chef d'atelier préparation

- ✓ Encadrer les équipes de l'atelier et les former,
- ✓ Planifier l'activité des membres de l'atelier et gérer les absences,
- ✓ Vérifier le suivi de l'activité et contrôler les éléments de gestion administrative et comptable,
- ✓ Assurer le contrôle et le suivi de la conformité réglementaire des véhicules,
- ✓ Traiter les réclamations et contribuer à la gestion des litiges.

b. Chef de groupe Entretien véhicule

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

CHAPITRE III: Le transport routier de marchandises au sein de SARL Bejaia logistique

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

4.4 .Chef département parc et transport

Cette structure est le cœur de l'entreprise. Elle est déléguée par un responsable parc et contient l'ensemble des chauffeurs qui exécutent les missions et les autres personnes qui font la gestion de ce service tel que les chefs de groupe chauffeurs et les programmeurs transport qui gèrent toutes sorties ou mission réalisée par l'entreprise et une personne qui s'occupe du suivi des sinistres. Cette structure à une influence directe sur la performance de l'entreprise, et chaque personne a ses tâches à effectuer. Par exemple :

a. Chargé de Suivi des Sinistres

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

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

b. Chef de service programmation

Ils ont pour mission de :

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

CHAPITRE III: Le transport routier de marchandises au sein de SARL Bejaia logistique

c. Chauffeur démarcheur

La mission principale du chauffeur est :

- ✓ Conduire les agents dans leurs déplacements professionnels
- ✓ signaler préventivement tout les anomalies constatées sur le véhicule ou sur la remorque.
- ✓ De s'assurer en procédant avant chaque départ de l'arrimage de la marchandise
- ✓ De respecter strictement les horaires et les délais alloués aux missions
- ✓ respecter les règles générales d'hygiène de sécurité (nettoyage régulier de la cabine)
- ✓ Assurer la propreté (intérieure et extérieure) des véhicules

5. Activités et missions de l'entreprise BL

a. Activités de BL

Les activités de la SARL BL sont claires et nettes, elles se propulsent dans le nom de la société lui-même, on trouve :

- ✓ Transport public de marchandise;
- ✓ Location d'engins;
- ✓ Location de véhicules avec et sans chauffeurs;
- ✓ Location du matériel pour bâtiments et travaux public;
- ✓ Vente des pneus usés en gros.

b. Missions de BL

La mission principale de BL est le transport routier de marchandise. Cette dernière réalise diverses missions aux activités qu'elle pratique quotidiennement, elle veille à :

- ✓ Assurer l'arrivée en bon état des marchandises transportées;
- ✓ Mettre en place des programme d'investissement;
- ✓ Fidéliser ses clients et essayer d'en acquérir d'autres;
- ✓ Améliorer son système de distribution;
- ✓ Assurer un bon climat de travail pour les employés;
- ✓ La bonne gestion de conduite, exploitation ; maintenance et développement de ses réseaux.

CHAPITRE III: Le transport routier de marchandises au sein de SARL Bejaia logistique

✓ ET enfin, Assurer la sécurité pour toute personne morale ou physique soit à l'intérieur de BL ou en rapport avec l'activité de distribution des marchandises.

Le responsable de service commerciale avance, dans ce contexte : « *BL cherche et veille satisfaire sa clientèle et les fidéliser tout en essayant d'acquérir d'autres clients* ».

✓ Une meilleure gestion et développement des RH et leurs moyens matériels nécessaires au bon fonctionnement de l'entreprise;

Section 2 : Analyse de l'activité du transport de SARL Bejaia Logistique

L'objet de cette section est de faire le point de vue sur l'ensemble de la fonction de transport et distribution et leur efficacité dans le développement de la chaîne logistique au sein de l'entreprise Bejaia logistique (BL). Ainsi, notre recherche est décomposée en trois parties : La fonction transport et logistique, la fonction de la chaîne logistique et la fonction distribution et on essaiera d'exposer les points forts, les points faibles, les opportunités et les menaces de l'entreprise Bejaia Logistique.

1. La fonction de la chaîne logistique

La chaîne logistique (supply chain) occupe une place primordiale dans le fonctionnement de l'entreprise BL. L'entreprise BL applique la logistique inverse (retour), qui consiste à gérer et optimiser les flux provenant du développement vers le recyclage, l'entreprise est toujours éveillée sur le retour de ses camions à vide, après le déchargement des marchandises et la réalisation de l'émission.

2. La fonction de distribution

La distribution a pour vocation de mettre des biens à la disposition de demandeurs (entreprises, administrations, agents étrangers), il s'agit d'une activité d'intermédiation entre les offreurs et les demandeurs et cette fonction définit les éléments suivants :

2.1 Les stratégies de distribution adoptées par l'entreprise BL

La stratégie de la distribution est présentée comme suit :

La distribution sur l'ensemble du territoire national et international (la Tunisie

- ✓ Un délai de route et fixe pour chaque destination..
- ✓ Essayer d'éviter le retour à vide.

CHAPITRE III: Le transport routier de marchandises au sein de SARL Bejaia logistique

2.2 Circuits de distribution suivie par BL

BL fait le transport d'un pot (A) vers le pot (B) et plus à la demande du client et la livraison de grand tonnage (de 22 à 30 tonnes) selon la demande des clients

2.3 Les moyens de distribution suivie par BL

Les moyens de distribution (livraison) sont :

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

3. La fonction transport et logistique

Au sein de l'entreprise BL la fonction de la logistique recouvre généralement une fonction principale qui est le transport. Le stockage ne concerne que le stock outils et pièces détachées destinées seulement à la maintenance des camions. La manutention n'est exercée au sein de BL, Bejaia logistique occupe une place très importante dans le domaine de transport. Elle est parmi les cinq meilleures et grandes entreprises au niveau national, avec une flotte composée de plus de 1000 véhicules et plus de 660 collaborateurs (salariés).

3.1 Le rôle de la logistique au sein de l'entreprise BL

Le rôle de la logistique consiste à :

- ✓ Gérer et contrôler l'ensemble des activités relevant de la fonction logistique ;
- ✓ Elaborer les procédures de gestion et normes de travail ;
- ✓ Elaborer les objectifs et programmes de travail, budgets et bilans.

3.2. L'importance du transport dans l'entreprise SARL Bejaia logistique

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

CHAPITRE III: Le transport routier de marchandises au sein de SARL Bejaia logistique

L'entreprise BL dispose de logiciels qui apportent une amélioration très importante pour que sa chaîne logistique soit développée. Parmi ces techniques on cite :

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

3. 3. L'amélioration apportée à la fonction de la logistique par l'entreprise

Les améliorations apportées à la logistique sont :

a. Atelier mécanique mobile pour des pannes des camions en dehors de site et un atelier mécanique par spécialité, plus de son professionnel pour entretenir le matériel : La maintenance doit assurer la rentabilité des investissements matériels de l'entreprise en maintenant le potentiel d'activité et en tenant compte de la politique de l'entreprise. Le service maintenance s'efforcera de réduire les durées d'immobilisation du matériel et les coûts de ses interventions. Sachant que les réductions de coûts et d'immobilisation ne sont possibles que si le matériel et les interventions ont fait l'objet d'une étude préalable. Il est donc nécessaire de préparer le travail et d'étudier les conditions de fonctionnement, les défaillances possibles et les conditions d'exécution des interventions.

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

- b.** Station à carburant intégrée d'une capacité de stockage de 200 000 litres.
- c.** Pratique lavage opérationnelle 24h/24, flotte prête et propre à chaque instant.

Par conséquent, tous ces efforts fournis ont permis à la fonction de la logistique d'apporter une amélioration importante à l'entreprise BL en matière de minimisation des coûts et le respect du temps.

4. Analyse les forces et faiblesses de l'entreprise BL

Notre analyse est faite à partir d'un stage effectué au sein de l'entreprise afin de déterminer le rôle et l'importance du transport routier exercé par BL. Cette entreprise donne une grande importance pour le client en premier lieu et au facteur matériel et humain en second lieu, ce qui a fait d'elle une entreprise parmi les cinq meilleures à l'échelle nationale.

CHAPITRE III: Le transport routier de marchandises au sein de SARL Bejaia logistique

BL essaye d'améliorer son système dans le but d'atteindre les objectifs de l'entreprise. Dans les deux tableaux suivants, on essayera d'exposer les points forts, les points faibles, les opportunités et les menaces de l'entreprise Bejaia Logistique.

On va exposer les forces et les faiblesses de l'entreprise Bejaia Logistique dans tableau numéro suivant :

Tableau n°8: Les forces et les faiblesses de BL

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none">➤ Une flotte importante de plus de 340 camions.➤ TMS, logiciel de gestion de l'activité de transport routier très performant.➤ Une flotte totalement géo-localisée.➤ Une équipe de maintenance de plus de 80 professionnels et deux (2) ateliers.	<ul style="list-style-type: none">➤ manque de parc régional.➤ manque de plateforme logistique.

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

4.1. Les forces de l'activité du transport BL

Les points forts de l'entreprise Bejaia Logistique peuvent se résumer essentiellement dans ce qui suit :

a. Une flotte importante plus de 340 camions

La SARL BEJAIA LOGISTIQUE est l'une des références algériennes dans le domaine du transport routier de marchandises, Elle bénéficie d'une image de qualité et d'une notoriété nationale en disposant d'un important parc de transport. Bejaia logistique dispose d'une flotte de nouveaux véhicules et de bonne technologie. De 2015 à 2016, BL a acheté 204 camions. En 2017, elle a acheté plus de 76 camions et 10 porteurs dix tonnes pour son propre parc.

BL est dotées d'une flotte composée de plus de 340 camions à la pointe de l'innovation avec une capacité de chargement de 30 à 40 tonnes /92M³ de volume et parcourent

CHAPITRE III: Le transport routier de marchandises au sein de SARL Bejaia logistique

annuellement plus de 37 millions de kilomètres à travers le territoire national (compris la Tunisie) et transportons plus de 1,5 millions tonnes/ans, l'effectif de BL passe de 250 collaborateurs en 2012 à 570 aujourd'hui.

Tableau n°9: Présentation du la flotte de l'entreprise BL

Matériels de l'entreprise	Nombre de véhicules
Camion semi remorque	340
Véhicule location	250
Engins	6
Manutention	3

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

b. TMS, logiciel de gestion de l'activité de transport routier très performant

TMS est une solution complète et modulaire de planification des flux et de gestion des coûts de transports. IL apporte des solutions pour minimiser les coûts, optimiser les délais, renforcer la collaboration et gagner en efficacité. Elle a été pensée pour tous ceux qui achètent ou pilotent une activité transport.

TMS est plus qu'un programme d'exploitation transport, c'est un outil d'information, et d'administration complet. Il est formateur et structurant.

BL dispose de logiciels qui apportent une amélioration très importante pour que sa chaine logistique développée. Il est spécialisé pour les PME à la grande entreprise et des services associés et spécialisé à destination des métiers du transport routier de marchandises, des chargeurs et des métiers du transport de fret à l'international

c. Une flotte totalement géo-localisée

La flotte de BL dispose de logiciels qui apportent une amélioration très importante à son activité ce qui a permis de développer sa chaine logistique. L'installation de GPS (géo-localisation) : c'est une solution qui permet:

CHAPITRE III: Le transport routier de marchandises au sein de SARL Bejaia logistique

- le suivi instantané des commandes et des livraisons à temps réel, synonyme d'une traçabilité et feed back a temps pour les partenaires.

- avec assistante technique 24h/24, c'est un outil très performant qui aide à la décision et la localisation pour intervenir à n'importe quelle heure.

- ce système permet de lire le tableau de bord, à savoir :

- Niveau gasoil : la solution permet de savoir si le camion est à charge de gasoil ou pas.

- volume : la solution permet de savoir si le camion est à charge ou pas, pour justement orienter les chauffeurs pour leur planning de chargement.

- zone interdite et excès de vitesse.

d. Une équipe maintenance de plus de 80 professionnels et deux (2) ateliers

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

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

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

L'amélioration porte sur les points suivants :

- Personnel qualifiés, plus de 80 professionnels spécialisés dans l'entretien, la maintenance et la gestion afin de mieux répondre aux attentes les plus exigeantes de notre clientèle.

- Atelier mobile équipé d'une assistance technique à distance 7 jours/7.

- Atelier intégré doté d'un équipement de maintenance performant issu d'une technologie de pointe soutenu par un magasin de pièces de rechange d'une superficie de plus de 550M²

- Une station à carburant intégrée et un portique lavage automatique opérationnels 24h/24h.

- Station à carburant intégrée d'une capacité de stockage de 200 000 litres.

CHAPITRE III: Le transport routier de marchandises au sein de SARL Bejaia logistique

4.2. Faiblesses de l'activité de transport BL

Les points faibles de l'entreprise Bejaia Logistique peuvent se résumer essentiellement dans les points suivants :

a. manque des parcs régionaux

- **Proximité avec les clients** : une option que Bejaïa logistique ne dispose pas aujourd'hui, même si BL arrive à satisfaire ses clients, les clients se plaignent le retard d'arrivée des ressources. Avec les parcs régionaux, BL pourra satisfaire au mieux sa clientèle en temps ainsi réduire les écarts aussi.

- **l'insécurité routière**, sans parc régionaux propre à Bejaïa logistique, il demeure toujours une insécurité sur les chauffeurs et les marchandises

- **Les parcs régionaux doivent être développés** dans les quatre coins du pays pour répondre favorablement aux demandes des clients en général, créer la proximité avec ses partenaires, garantir une sécurité pour ses ressources matérielles et humaines.

b. Manque des plateformes logistiques

Même si la politique de Bejaïa logistique n'inclus pas une plateforme logistique, cette dernière est un passage obligatoire qui crée un avantage très concurrentiel dans un marché demandeur.

5. Analyse des opportunités et des menaces de l'entreprise BL

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

On va exposer les opportunités et les menaces encourues de l'entreprise Bejaia Logistique dans le tableau suivant :

CHAPITRE III: Le transport routier de marchandises au sein de SARL Bejaia logistique

Tableau N°10: Les opportunités et menaces de l'entreprise BL

Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none">➤ Le marché est plus demandeur➤ émergence d'entreprises et des entreprises exportatrices	<ul style="list-style-type: none">➤ Emergence des entreprises de transport➤ création de nouvelle plateforme logistique➤ l'instabilité politique.

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

5.1. Les Opportunité de BL

Les Opportunités de l'entreprise Bejaia Logistique peuvent se résumer essentiellement dans les points suivants :

a. Le marché est plus demandeur

A ce jour, le professionnalisme et la performance de la SARL Bejaia logistique s'appuient sur les compétences des collaborateurs formés pour répondre au mieux et sans relâche aux clients les plus exigeants. Conscient de sa responsabilité en tant qu'acteur majeur du marché de la location, BL investit pour concilier entre dynamisme et développement durable et éthique sociale¹.

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

Les principaux avantages de Bejaia logistique quant à l'acheminement de la marchandise sont :

- ✓ La satisfaction de la clientèle.
- ✓ Le respect des délais de route.
- ✓ Réduction des couts

¹Documents internes de l'entreprise Bejaia logistique.

CHAPITRE III: Le transport routier de marchandises au sein de SARL Bejaia logistique

- ✓ Une meilleure qualité

b. émergence d'entreprises et des entreprises exportatrices

Exporter comporte plusieurs avantages tant pour la production, pour l'avantage commercial et même pour les finances. L'apparition d'entreprises qui exportent a fait que la demande de services transport de marchandises à émergé à son tour.

Par ailleurs, l'émergence et le développement des grandes sociétés, le marché de l'agro alimentaire qui est en plein extension où beaucoup de groupes et de sociétés y émergent, a engendré des effets positifs sur le secteur du transport. BL dispose actuellement de plus de 44 clients et plusieurs demandes sont en cours de traitement. Certaines demandes ont été déclinées directement pour motif manque de ressources pour satisfaire toute la clientèle.

5.2 Les menaces de l'entreprise BL

Les menaces de l'entreprise Bejaia Logistique peuvent se résumer essentiellement dans les points suivants :

a. Emergence des entreprises de transport concurrentes

Beaucoup d'entreprises de transport ont vu le jour et font des extensions de leurs activités de transport. Par ailleurs, le développement du rail qui commence à prendre sa place dans le transport terrestre a accentué cette concurrence.

b. création de nouvelles plateformes logistiques

Le premier concurrent de BL est NUMILOG qui dispose de trois plates-formes logistiques.

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

CHAPITRE III: Le transport routier de marchandises au sein de SARL Bejaia logistique

c. L'instabilité politique

L'instabilité politique est devenue de plus en plus récurrente au cours des deux dernières décennies, avec des conséquences socio-économiques très marquées.

L'instabilité en Algérie affecterait les partenaires régionaux et internationaux, tout développement économique repose sur une stabilité politique et les expériences ne manquent pas.

La situation économique plus difficile de l'Algérie a entravé la capacité de l'État à fournir des services aussi bien ou aussi régulièrement qu'il ne l'a fait par le passé, Une crise économique limite ou élimine les services gouvernementaux, suscitant des protestations nationales. L'économie algérienne est en difficulté.

Section 3 : La chaîne logistique au sein de la SARL Bejaia Logistique.

Cette partie de notre travail va nous permettre de découvrir le fonctionnement global de la chaîne logistique et la performance de l'entreprise Bejaia Logistique.

L'analyse des ventes se fera d'abord à partir des chiffres d'affaires réalisés par l'entreprise Bejaia logistique de 2018 à 2019. Ensuite, elle portera sur l'évolution du chiffre d'affaires de façon globale portant sur la même période.

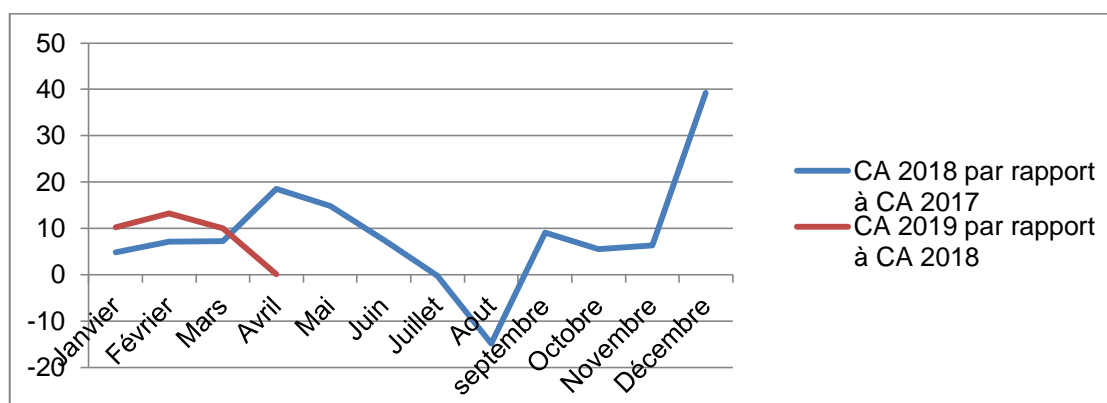
CHAPITRE III: Le transport routier de marchandises au sein de SARL Bejaia logistique

Tableau n°11 : Evolution du chiffre d'affaire (CA) global par mois pour les années 2018 et 2019.

Mois \ Année	CA 2018 par rapport au CA 2017 en %	CA 2019 par rapport au CA 2018 en %
Janvier	+4,87%	+10,18%
Février	+7,14%	+13,26%
Mars	+7,25	+10,04%
Avril	+18,55%	+0,06%
Mai	+14,78%	-
Juin	+7,43%	-
Juillet	-0,21%	-
Aout	-14,89%	-
septembre	+9,06%	-
Octobre	+5,50%	-
Novembre	+6,30%	-
Décembre	+39,22%	-

Source : réalisé par nos soins à partir des documents internes de l'entreprise Bejaia logistique.

Figure n °10: Comparaison de l'évolution du chiffre d'affaire (CA) global par mois



Source : réalisé par nos soins à partir des documents internes de l'entreprise Bejaia logistique

CHAPITRE III: Le transport routier de marchandises au sein de SARL Bejaia logistique

Le tableau n°10 représente l'évolution du chiffre d'affaire par mois pour l'année 2018 et 2019 au niveau de l'entreprise Bejaia logistique, On remarque le première semestre de l'année 2018 le chiffre d'affaire de l'entreprise est toujours positif avec une légère baisse en juillet et aout à cause du mois de ramadan qui a provoqué un manque de commande et aussi en raison du nombre de rotation qui a diminué au mois de aout avec -0,13 (tableau n °12) , juste après les deux mois précédents, il ya une reprise remarquable en mois de décembre à plus de 9,06% pour atteindre ensuite en mois de décembre un pic de plus de 39.22%.

On remarque aussi que l'évolution du CA pour l'année 2019 à partir du mois janvier jusqu'à avril est toujours positive par rapport à l'année 2018. Cela est dû aux nouveaux clients recrutés nouveaux véhicules et l'augmentation des nombres de clients avec 36 clients en 2018 (voir le tableau n°15) et extension d'un équipe commerciale (7 personnes en 2018 et avec 11 personnes en 2019) et la satisfaction des clients.

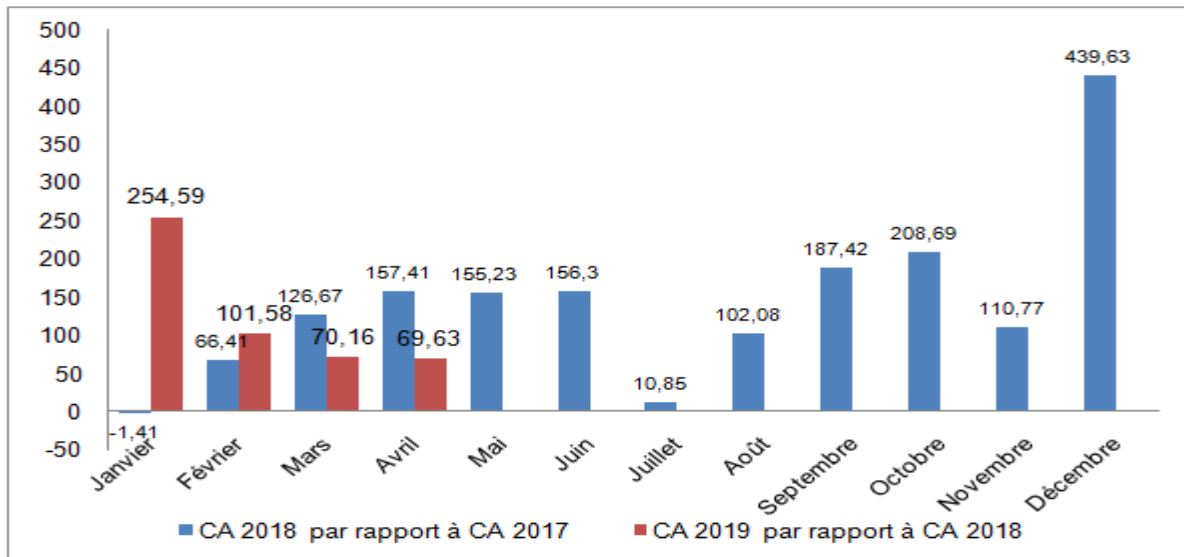
Tableau N°12: évolution du CA clients externes par mois pour les deux années.

Mois \ Année	CA 2018 par rapport à CA 2017 en %	CA 2019 par rapport à CA 2018 en %
Janvier	-1.41	+254.59
Février	+66.41	+101.58
Mars	+126,67	+70.16
Avril	+157.41	+69.63
Mai	+155.23	-
Juin	+156.3	-
Juillet	+10.85	-
Août	+102.08	-
Septembre	+187.42	--
Octobre	+208.69	-
Novembre	+110.77	-
Décembre	+439.63	-

Source : réalisé par nos soins à partir des documents internes de l'entreprise Bejaia logistique.

CHAPITRE III: Le transport routier de marchandises au sein de SARL Bejaia logistique

Figure n°11: Comparaison de l'évolution du CA clients externes par mois



Source : réalisé par nos soins à partir des documents internes de l'entreprise Bejaia logistique

Le tableau n°11 représente l'évolution CA clients externes par mois pour les deux années au niveau de l'entreprise BL. On remarque qu'il y a une baisse de - 1.41% pour le mois janvier par rapport à l'année 2017, ceci s'explique par une baisse d'activité due au début de l'année.

On constate une augmentation du chiffre d'affaire du mois février au mois de décembre 2018. On note que décembre est le mois au cours duquel l'entreprise a enregistré le CA client externe la plus élevé avec une évolution de plus de +439.63 %. Ceci peut être expliqué par les moyens, les techniques et les différents points importants utilisés dans l'entreprise BL comme par exemple :

- Une flotte importante de plus de 340 camions.
- la satisfaction des clients.

Depuis le début de l'année 2019 jusqu'à avril le chiffre d'affaire est toujours positif en raison de :

- Une flotte importante plus de 340 camion.
- Respect des délais de livraison.

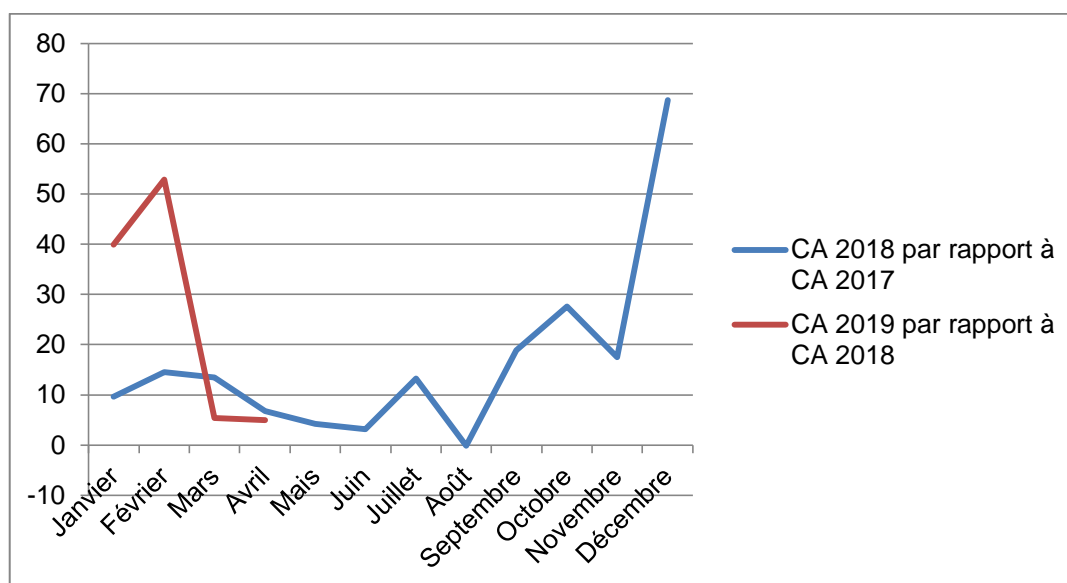
CHAPITRE III: Le transport routier de marchandises au sein de SARL Bejaia logistique

Tableau N°13 : Evolution du nombre de rotations par mois pour les deux années.

Mois \ Année	Le nombre de rotations pour l'année 2018 par apport à l'année 2017 en %	Le nombre de rotations pour l'année 2019 par apport à l'année 2018 en %
Janvier	+9.62	+39.89
Février	+14.56	+52.82
Mars	+13,43	+5.37
Avril	+6.77	+5.01
Mai	+4.17	-
Juin	+3.20	-
Juillet	+13.20	-
Août	-0.13	-
Septembre	+18.86	-
Octobre	+27.58	-
Novembre	+17.47	-
Décembre	+68.70	-

Source : réalisé par nos soins à partir des documents internes de l'entreprise Bejaia logistique.

Figure n°12: Comparaison de l'évolution du nombre de rotations par mois



Source : réalisé par nos soins à partir des documents internes de l'entreprise Bejaia logistique

Le tableau n°12 représente l'évolution de nombre de rotation par mois pour l'année 2018 et 2019 au niveau de l'entreprise BL, nous constatons que le nombre de rotations a

CHAPITRE III: Le transport routier de marchandises au sein de SARL Bejaia logistique

connu une augmentation depuis le mois de janvier jusqu'à juillet ,Au cours du mois suivant (aout), le nombre de rotations a diminué légèrement avec -0,13% et cela à cause de d'un manque de commandes. Ensuite, à partir de mois septembre2018il y a une reprise avec plus de +18,86% qui a connu le plus grande nombre de rotation a été enregistré en mois de décembre 2018 avec +68,70 %, et cela à cause de :

- ✓ La satisfaction client global
- ✓ Augmentation du chiffre d'affaire
- ✓ L'augmentation des clients avec 36 clients

Depuis le début de l'année 2019 en cours jusqu'à la fin avril, l'entreprise a enregistré une augmentation significative du nombre de rotations à cause de la satisfaction des clients et une flotte importants et l'efficacité du programme de gestion du transport.

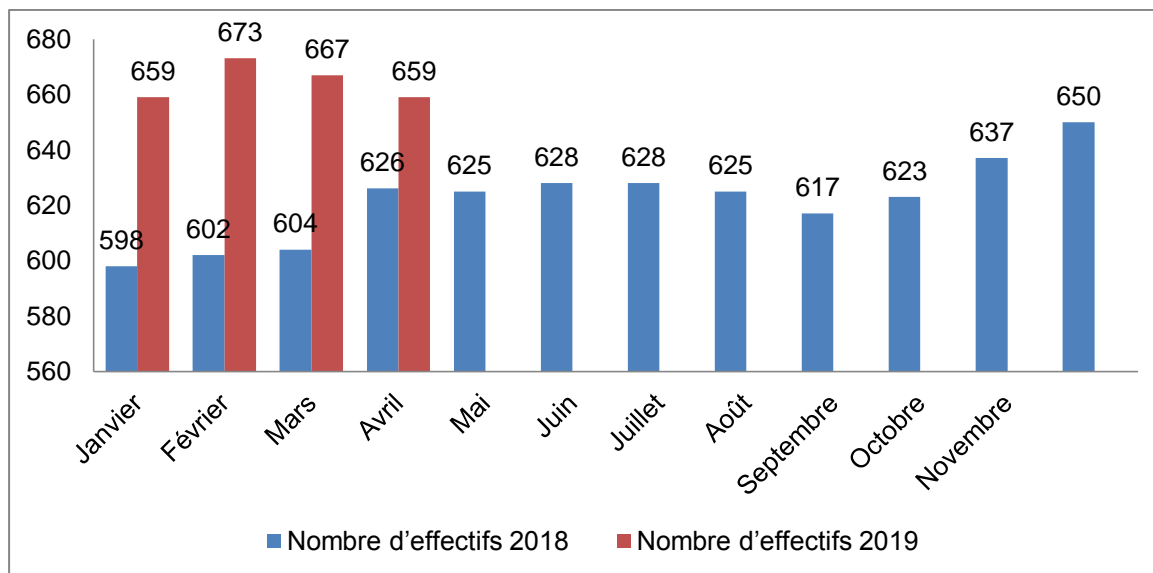
Tableau n°14:Evolution du nombre d'effectifs de travailleurs par mois pour les années 2018 et 2019.

Année Mois	Nombre d'effectifs 2018	Nombre d'effectifs 2019
Janvier	598	659
Février	602	673
Mars	604	667
Avril	626	659
Mai	626	-
Juin	628	-
Juillet	628	-
Août	625	-
Septembre	617	-
Octobre	623	-
Novembre	637	-
Décembre	650	-

Source : réalisé par nos soins à partir des documents interne de l'entreprise Bejaia logistique.

CHAPITRE III: Le transport routier de marchandises au sein de SARL Bejaia logistique

Figure n° 13: Comparaison de l'évolution de nombre d'effectifs de travailleurs



Source : réalisé par nos soins à partir des documents internes de l'entreprise Bejaia logistique

Le tableau n°14 représente l'évolution du nombre d'effectifs par mois pour les deux années au niveau de l'entreprise BL, Depuis le début de l'année 2018 jusqu'au mois de juillet l'entreprise a augmenté ses effectifs, et cela est en conséquence de l'entreprise BL qui a fait une stratégie que le nombre de chauffeur doit être supérieur de 15 à 20% au nombre de camions afin de se prémunir des cas de démissions souvent enregistrés. en effet, au cours des deux mois suivant, le nombre des travailleurs a diminué légèrement a cause de la démission de quelque chauffeur. Et ensuite et à partir de mois octobre l'effectif est revu à la hausse jusqu'à la fin de l'année 2018.

On remarque que le plus grande nombre d'effectifs a été enregistré en mois de décembre 2018 avec 650 effectifs. Ceci s'est traduit par une stabilité du staff administratif conduisant à l'augmentation du CA clients externes, le nombre de rotation et la spécificité de développement de l'équipement en termes quantitatifs et qualitatifs.

Au cours des deux premiers mois de 2019, le nombre des travailleurs a augmenté, puis a diminué progressivement dans les deux mois suivants à cause de l'instabilité politique en Algérie actuellement qui s'est traduite par un recul de l'activité économique, par conséquent sur l'activité du transport et les recrutements.

CHAPITRE III: Le transport routier de marchandises au sein de SARL Bejaia logistique

Tableau n°15: Evolution de la flotte de l'entreprise BL

Année	Nombre S/R	Nombre 10 tonnes
2012	50	3
2015	92	2
2016	112	5
2017	76	0
Sous total	330	10
Total général	340	

Source : réalisé par nos soins à partir des documents internes de l'entreprise Bejaia logistique

Le tableau n°14 représente l'évolution de la flotte au niveau de l'entreprise BL, On constate une progression à partir de l'année 2012 jusqu'à 2017 qui se justifie par l'augmentation du nombre de commandes et la satisfaction des clients. Ceci indique que l'entreprise Bejaia Logistique est performante selon le chiffre d'affaire réalisé et l'augmentation remarquable des clients avec 36 clients en 2018.

Le tableau n°16 : Evolution du nombre clients de l'entreprise BL

Année	2015	2016	2017	2018	2019
Nombre de nouveaux clients	4	4	6	36	3

Source : réalisé par nos soins à partir des documents interne de l'entreprise Bejaia logistique.

Le tableau n °15 montre que le nombre de nouveaux clients a légèrement augmenté de 2015 à 2017 et de manière très significative (36 client) en 2018 en raison de :

- la force du groupe commercial.
- Stabilité de staff administratif.

CHAPITRE III: Le transport routier de marchandises au sein de SARL Bejaia logistique

- Et dans les premiers mois de l'année 2019 elle a connu 3 clients de plus.

Conclusion

Au cours de ce dernier chapitre, nous avons expliqué le déroulement de notre stage pratique au niveau d'une entreprise spécialisée dans le TRM nommé BL, nous avons donc, traité les différentes activités au niveau des différents services de BL.

Nous avons constaté, après l'analyse des résultats, que le TRM joue un rôle important dans l'affectation des camions et on peut dire que Bejaia Logistique est a amélioré sa distribution, sa chaine logistique et ses activités sont bien menées.

La maîtrise de la nouvelle technologie et la bonne organisation rendra sans doute l'entreprise plus efficace.

Conclusion générale

Conclusion Générale

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

Au terme de ce parcours, il apparaît nécessaire de rappeler que ce mémoire a pour objet de mettre en lumière les liens entre le transport routier de marchandises et la fonction de la chaîne logistique.

La logistique est importante pour tous les acteurs de l'entreprise car elle influence son activité. C'est, dans la plupart des entreprises, une fonction transversale qui concerne l'ensemble des services et permet de les lier le plus efficacement possible. Elle est un véritable outil de compétitivité qui a pour but d'améliorer la coordination des services de l'entreprise et de les mobiliser pour poursuivre un objectif commun : la satisfaction des clients.

Notre objectif principal dans ce travail est d'analyser le rôle et l'importance du transport routier de marchandises dans le développement de la chaîne logistique. En d'autres termes, c'est de voir comment Bejaia Logistique arrive à bien développer sa chaîne logistique, mais aussi vérifier si cette dernière a un impact sur son activité, essentiellement son chiffre d'affaire, un des indicateurs de la performance d'une entreprise.

Aujourd'hui, le transport routier de marchandises est intégré dans la chaîne logistique. Après la fabrication des produits, il est essentiel pour l'entreprise d'assurer un bon acheminement de ses produits du point de production jusqu'au point de consommation tout en respectant les contraintes coût, qualité et le délai, sécurité des marchandises est toutes les obligations d'acheminement. Donc il est nécessaire pour l'entreprise de bien planifier et organiser ses moyens et les techniques nécessaires pour atteindre ses objectifs.

Le transport routier de marchandises est considéré comme principal maillon de la chaîne logistique, à cause de son impact direct sur les trois critères à respecter pour satisfaire le client, à savoir le coût, le délai, et la qualité. Dans ce cadre, le transport routier influence la

Conclusion générale

performance du système logistique à travers les processus de production, de fabrication, de livraison au consommateur final et du retour.

Pour réaliser notre travail, on a commencé par la présentation générale du transport routier de marchandise. Ensuite, on a dressé quelques généralités sur la logistique et la chaîne logistique.

Nous avons effectué un stage au sein de Bejaia Logistique, dont l'objectif pour étudier et analyser le rôle du transport routier de marchandises dans le développement de la chaîne logistique. Nous avons essayé de collecter un certain nombre d'informations répondant à notre problématique.

L'entreprise doit donc avoir une bonne affectation du transport routier de marchandises, disposer des transporteurs et de prestataires logistiques qui permettent souvent d'améliorer la performance du transport routier de marchandises : augmentation de remplissage des camions, réduction du nombre de trajets à vide, réduction du nombre d'heures d'attente pour le chargement ou le déchargement pour mieux gérer la flotte de façon organisée.

On a jugé que BL met en œuvre des outils et des méthodes permettant d'automatiser et d'améliorer les approvisionnements grâce à son suivi minutieux par GPS des trajets empruntés par les camions et le déploiement d'un effectif supplémentaire (entre 15 et 20%) pour éviter les conséquences des démissions imprévues de ses employés notamment les conducteurs. Ces mesures peuvent confirmer notre hypothèse qui consiste à dire que : Bejaia Logistique a mis en œuvre les moyens nécessaires afin d'améliorer sa chaîne logistique.

En outre, nous avons constaté que le chiffre d'affaire de BL est en fluctuation mensuelle mais, en général avec tendance à la hausse. Cette évolution positive est due à l'augmentation de la flotte passant de 50 en 2012 à 340 en 2019 augmentant ainsi les capacités de transport de l'entreprise. La bonne gestion de sa chaîne logistique en général et son activité de transport en particulier a conduit non seulement à rationaliser les dépenses mais à attirer d'autres clients augmentant ainsi son chiffre d'affaire. En effet, le nombre de clients externes est en augmentation atteignant les 36 en 2018. Ceci nous permet de confirmer notre deuxième hypothèse qui est : une bonne gestion du transport routier de marchandises au sein de BL a augmenté son chiffre d'affaire.

Conclusion générale

Durant notre analyse, nous nous sommes concentrés essentiellement que sur le transport routier de marchandises, bien que l'entreprise BL exerce dans la location de voitures et d'engins. Ceci est expliqué par le fait que la part du TRM représente plus de 90% de son chiffre d'affaire.

Bibliographie

Les ouvrages

ALEXANDER K .Sami: « *stratégie logistique : supply chain management* »,3eme édition, DONUD, paris, 2004.

André Marchal, *logistique globale, supplychain management*, édition ellipses, paris, 2006

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

Bouchet P (1988), *transport international dans l'économie mondiale*, Economica, Paris.

Claude demeure ; aide-mémoire marketing ; Edition DUNUD ; 6e Edition ; paris ; 2008.

- DAVID (D) et THIERRY (S) : « *management des achats et de la Supply Chain* », Vuibert, paris, 2010.
- DOMINIQUE Estampe « *ISTE Performance de la supply chain et modèles d'évaluation* » Editions 2015.
- FRANCOIS Peyrel : « *Le transport routier de marchandise, Réglementation et exploitation* », édition Gaëtan Morin éditeur, 1999.
- JOSSE. P, « *Aspects économiques du marché de transports* », édition EYROLLES, Paris, 1997.
- KHALED-GHEDIRA, « *Logistique de la production, approche de modalisation et de résolution* », édition tichnip, Tunis, 2006.
- MARIE-MADELAINE (Damien), « *Transport et la logistique* », Dunod, Paris, 2010.
- MOIGN Rémy : « *Supply chaîne management : achat, production, logistique, transport, vente* », édition, Dunod, Paris, 2017.
- PIERRE Médan et ANNE Gratacap : « *logistique et supply chain management ; intégration, collaboration et risques dans la chaine logistique globale.*» DUNOD Paris 2008.
- VALLIN Philippe, *La logistique : modèle et méthodes du pilotage des flux*, édition Economica, 2eme édition, Paris, 2001.

Thèses et mémoires

- Abdelkader Hammami : « *Modélisation technico-économique d'une chaîne logistique dans une entreprise réseau* », thèse doctorat, Université Laval, Français, 2003.
- CHEYROUX Laurent : « Sur l'évaluation de performances des chaînes logistiques », thèse doctorat, Institut National Polytechnique de Grenoble, Français, 2003.
- DUPONCHEL Diane mémoire de fin d'études « *Citoyenneté & Supply Chain* » Université Paris 1 - Panthéon Sorbonne Master 2 Sciences du Management - Spécialité Logistique, session 2010.
- HARRAR Sabéha : « transport de marchandises et l'impact sur l'activité économie régional », mémoire en vue de l'obtention du diplôme de magister en Economie régionale et urbaine appliquée, Université d'Oran, 2012.
- MEBARKI(S) et TAHIR(L) : « *l'optimisation de la chaîne logistique, et application sur un problème de transport réel* », mémoire de Master, Université de Bejaia.
 - Meriem Trojet : « *Planification d'une chaîne logistique: approche par satisfaction de contraintes dynamiques* », thèse doctorat, INSA de Toulouse, Français, 2014.
 - MOHAMED ZIED BABAI : « *Politiques de pilotage de flux dans les chaînes logistiques : impact de l'utilisation des prévisions sur la gestion de stocks* », thèse doctorat, Ecole Centrale Paris, Français.2005
 - YACHBA Khadîdja : «vers une contribution dans le transport maritime de marchandises : Optimisation de placement des conteneurs dans un port maritime », mémoire en vue d'obtenir le grade de Docteur, spécialité informatique, Université d'Oran, 2017.
 - Zerouk MOULOUA : «*Ordonnements coopératifs pour les chaînes logistiques* », thèse doctorat, université de lorraine, novembre 2007.

Les sites internet

- <http://www.histoire-pour-tous.fr/inventions/71-invention-de-la-roue.html> vu le 12/03/2019.
- <http://www.transglobelogistiquet.com> vu le 06/04/2019.
- <http://www.ladissertation.com> Vu le 02/04/2019.
- <https://www.lantenne.com> vu le 23/07/2019.
- <http://www.africmemoire.com> vu le 23/07/2019.

Les textes réglementaires

- Code commerce Algérie, article 36 relatif au transport, édition AGS, Alger.
- L'Algérie et les perspectives de développement dans le secteur des transports et de la logistique, fact sheet transport & logistic algeria, 2014.
- Ministère des travaux publics et des transports septembre, 2017.

Document

Documents internes de l'entreprise Bejaia logistique.

Table des matières

Table des matières

Remerciements	
Dédicaces	
Liste des figures	
Liste des tableaux	
Les des abréviations	
Sommaire	
Introduction générale :.....	1
CHAPITRE I : Le transport routier de marchandises.....	5
Introduction	5
Section 1: les modes de transport	5
1. Le transport maritime	6
1.1. Définition	6
1.2. Les intervenants du transport maritime	6
1.3 Avantages et inconvénients du transport maritime.....	7
2. Transport aérien.....	8
2.1. Définition du transport aérien.....	8
2.2. Les acteurs du transport aérien	8
2.3 Les avantages et inconvénients du transport aérien.....	9
3. Le transport ferroviaire.....	10
3.1 Définition.....	10
3.2 Les avantages et inconvénients du transport ferroviaire.....	10
Section 2 : Transport routier des marchandises.....	11
1. Définition du TRM.....	11
2. Types et acteurs du transport routier des marchandises.....	12
3. Les avantages, inconvénients et caractéristiques du TRM.....	14
4. Contrats du transport routier de marchandises.....	15
4.1 Définition.....	15
4.2 Les différents types de contrat de transport.....	15
4.3 Validité du contrat de transport.....	16
5. Les points importants du contrat de transport de marchandises.....	17

Table des matières

Section 3 : Présentation du transport routier de marchandise en Algérie	17
1. Les réseaux routiers en Algérie	18
2. Les infrastructures routières en Algérie	20
2.1 L' autoroute Est-Ouest	20
2.2 Autoroute de hauts plateaux	20
2.3 Pénétrantes nord – sud	20
2.4 2ème, 3ème et 4ème rocadés autoroutières d' Alger	20
3. L'évolution des infrastructures routières en Algérie	21
4. Les caractéristiques des infrastructures routières	23
5. Les forces et les faiblesses du transport routier de marchandises	23
Conclusion	24
CHAPITRE II : Généralités sur la logistique et la chaîne logistique	25
Introduction	25
Section 1 : Notions Générale sur la logistique	25
1. Définitions de la logistique	25
2. Historique sur la logistique	26
3. Les types de la logistique	27
3.1 La logistique amont	27
3.2 La logistique en aval	27
4. La logistique dans l'entreprise	28
5. Le rôle de la logistique	29
6. Les enjeux de la logistique.....	29
Section 2 : L'organisation de la chaîne logistique (La supply Chain)	30
1. Définition de la chaîne logistique ou supply chaîne	31
2. Les flux de la chaîne logistique	32
2.1 Les flux physiques	32
2.2 Les flux d'information :	32
2.3 Les flux financier	32
3. La structure de la chaîne logistique.....	34
3.1 Des chaînes logistiques convergentes	35
3.2 Des chaînes logistiques divergentes.....	35

Table des matières

3.3 Des chaines mixtes	35
4. Le processus de la chaine logistique	35
4.1 Le processus approvisionnement	35
4.2. Le processus Production	36
4.3 Le processus Distribution	36
4.4 Le processus Vente	36
4.5 Processus de la gestion des retours	37
5. Les outils de la chaine logistique	37
5.1 Entreprise Resource Planning (ERP).....	37
5.2 Les MRP (Matériel Resource Planning).....	37
5.3 Les APS (Advanced Planning and Scheduling).....	38
5.4. Le système EDI (Échanges de Données Informatisé)	38
5.5. Les MES (Manufacturing Execution System).....	38
5.6 .Les SCE (Supply Chain Execution)	38
6. Les enjeux de la chaine logistique	38
Section 3 : gestion de la Chain logistique(GCL) ou supply Chain management.....	39
1. Définition de supply chain management(SCM)	39
2. Les intervenants dans la Supply Chain Management	41
2.1 Les fournisseurs	41
2.2 Le producteur	41
2.3. Les grossistes	41
2.4 Les détaillants	41
2.5 Le client final	41
3. Les types de la SCM	41
4. Différents niveaux de décision de la SCM	42
4.1. Les décisions stratégiques	42
4.2. Les décisions tactiques	43
4.3. Les décisions opérationnelles :.....	44
5. Les activités de SCM	46

Table des matières

6. Le rôle du SCM au sein de l'entreprise	47
6.1 Repenser les processus	47
6.2 Elargissement de la vision stratégique	48
Conclusion	48
CHAPITRE III : Le transport routier de marchandises au sein de SARL	
Bejaia logistique.....	49
Introduction.....	49
Section 1 : présentation générale de l'entreprise SARL Bejaia Logistique	49
1- historique de l'entreprise Bejaia Logistique	49
2. Moyens de production de Bejaia Logistique	50
3. Les principaux clients de l'entreprise BL.....	51
4. L'organigramme de l'entreprise Bejaia Logistique	51
4.1. La direction générale	53
4.2. Chef département commercial	53
4.3. Chef département maintenance	53
4.4 .Chef département parc et transport	54
5-Activités et missions de l'entreprise BL	55
Section 2 : Analyse de l'activité du transport de SARL Bejaia Logistique	56
1. La fonction de la chaine logistique	56
2. La fonction de distribution	56
2.1 Les stratégies de distribution adoptée par l'entreprise BL	56
2.2 Circuits de distribution suivie par BL	57
2.3 Les moyens de distribution suivie par BL	57
3. La fonction transport et logistique	57
3.1 Le rôle de la logistique au sein de l'entreprise BL	57

Table des matières

3.2. L'importance du transport dans l'entreprise SARL Bejaia logistique	57
3.3. L'amélioration apportée à la fonction de la logistique par l'entreprise.....	58
4. Analyse les forces et faiblesses de l'entreprise BL	58
4.1 Les forces de l'activité du transport BL	59
4.2. Faiblesses de l'activité de transport BL	62
5. Analyse des opportunités et des menaces de l'entreprise BL	62
5.1. Les Opportunité de BL	63
5.2 Les menaces de l'entreprise BL	64
Section 3 : La chaine logistique au sein de la SARL Bejaia Logistique	65
Conclusion	73
Conclusion générale.....	74
Bibliographie	
Résumé	

Résumé

Le transport de marchandises est une activité économique réglementée, à la fois au niveau d'un pays et au niveau international .C'est le cas notamment du transport routier qui apparaît comme un mode assez diversifié quand on le regarde de près, donc c'est un secteur vital pour l'activité économique.

Notre mémoire analyse le rôle et l'importance du transport routier de marchandises dans le développement de la chaîne logistique. Notre objectif principal à travers cette étude est de déterminer les stratégies adoptées par Bejaia Logistique pour développer sa chaîne logistique.

Dans toute entreprise, la chaîne logistique est une question vitale, il s'agit d'un élément clé pour la régularité des activités d'une entreprise, mais également un avantage concurrentiel à prendre en compte, elles s'intègrent dans toute la vie de l'entreprise, elle met l'accent sur la satisfaction du client, la flexibilité et la diminution des gaspillages de temps et des matières (diminution des coûts).

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