

Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique

Université A MIRA-DEJAIA



Faculté des Sciences Economiques, Commerciale et des Sciences de Gestions

Département sciences de gestion Commerciale

Mémoire de fin de Cycle

Pour l'obtention du diplôme de Master en Sciences de Commerciale

Option : Logistique et Distribution

Thème :

*Analyse de mode de transport terrestre de
la marchandise*

Réalisé par :

 LIDRICI Fouad

 OUARET Khaled

Encadré par :

Mme RAHMANI L

Mr : HADDAD Z

Promotion : 2020-2021

Remerciements

Au terme de ce travail, nous tenons à remercier dieu le tout puissant de nous avoir donné le courage, la volonté et la patience pour achever ce travail.

*Après avoir rendu grâce à Dieu le tout puissant, nous souhaitons remercier Mme **RAHMANI Me HADDAD** pour avoir accepté de diriger notre travail et de nous avoir fait confiance tout au long de cet exercice.*

*Nous exprimons notre très vive gratitude à Monsieur **HALFAOUI MHENNI** et Monsieur **RABHI AIMED** d'avoir bien voulu encadrer ce travail, d'avoir mis à notre disposition toutes les informations nécessaires.*

Nous remercions profondément tous les enseignant qui nous ont encouragé et soutenus pour la réalisation de ce travail.

Nous remercions également tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à l'achèvement de notre travail et à l'ensemble de personnel de TMF.



- Khaled, Fouad-

Dédicace

*Je dédie ce modeste travail à mes chers parents qui m'ont beaucoup aidé et soutenu
durant ma vie et surtout dans mes études*

À mes chers frères Walid et Hicham

À toute ma famille

À tous mes chers amis, à mon ami et binôme Fouad

À tout ce qui nous ont aidés dans ce travail de près Ou de loin

Merci



Khaled -

Dédicace

Je dédie ce modeste travail à mes chers parents qui m'ont beaucoup aidé et soutenue durant ma vie et surtout dans mes études

À mon cher frère et sœur et ma femme

À toute Ma famille

À tous mes chers amis, à mon binôme Khaled et mon encadreur madame Rahmani

À tout ce qui nous ont aidés dans ce travail de près Ou de loin

Merci


-Fouad-

Sommaire

Sommaire

Liste d'abréviation

Liste des tableaux

Liste des figures

Introduction Générale 1

Cadre théorique

Chapitre I

Les aspects théoriques sur la logistique

Préambule 7

Section 01 : La notion générale sur la logistique 7

Section 02 : Généralité sur la chaîne logistique 16

Section 03 : La logistique de distribution 22

Conclusion 28

Chapitre II

Le transport routier de marchandise

Préambule 30

Section 01 : La notion générale sur le transport de marchandise 30

Section 02 : Le transport routier de marchandise (TMR) et leur réglementation 34

Section 03 : Présentation du transport routier en Algérie 41

Conclusion 53

Partie pratique

Chapitre III

Analyse du mode de transport routier de la marchandise au sein de l'entreprise (TMF)

Préambule 56

Section 01 : Présentation l'organisme de TMF 56

Section 02 : Les moyens et outils de TMF 63

Section 03 : L'activité et le traitement commercial d'expédition 70

Conclusion 77

Sommaire

Conclusion Générale	78
Liste bibliographie.....	81
Les Annexes	85
Tables des matières	90

Liste D'abréviation

Liste d'abréviation

ASLOG : (*Association française des logistiques d'entreprise*)

CMR : (convention des marchandises par route)

EDI : (Electronic Data Interchange)

EDI : (Echange de données informatisées)

ERP: (entreprise Resource planning)

F.M.S: (Flexible Manufacturing System)

SC : Supply Chain.

TMF : (transport de marchandise et frigorifiques)

TMR : (transport routier de marchandise)

TQM : (Total Qualité Management)

UTI : (Unités de Transport Intermodal)

Liste des tableaux

Liste des tableaux

Numéro	Titre	page
01	Les avantages et les inconvénients	31
02	Les marchandises de transport routier	43
03	Evolution des routes nationales revêtues	48
04	Evolution du réseau routier par classe de route	48
05	Répartition des effectifs par tranche d'Age	62
06	Répartition des effectifs selon la catégorie socioprofessionnelle	62
07	Répartition des effectifs selon le type de contrat	63
08	Les différents matériels de TMF	63

Liste des figures

Liste des figures

Numéro	Titre	page
01	<i>La chaîne logistique vue par une entreprise</i>	16
02	<i>La chaîne logistique</i>	17
03	<i>Les flux de la chaîne logistique</i>	18
04	<i>Les types de transport routier</i>	35
05	<i>La répartition classique des coûts de transport</i>	39
06	<i>La branche des transports terrestres</i>	42
07	<i>Répartition sectorielle du PIB par secteur d'activité aux prix courants (2009)</i>	44
08	<i>Evolution de la part du secteur des transports et communications dans le PIB</i>	45
09	<i>Logo de l'entreprise</i>	57
10	<i>Organigramme de TMF SPA</i>	59
11	<i>Porte-conteneurs</i>	64
12	<i>Semi-remorque frigorifique</i>	64
13	<i>Camions bâchés</i>	65
14	<i>Stickers</i>	65
15	<i>Chariot élévateur grand tonnage</i>	66
16	<i>Représente les deux paramètres du tableau de bord logistique TMF (camionset chauffeurs).</i>	70
17	<i>Les états des camions (section Alger) du (14/03/2018) jusqu'au (18/03/2018)</i>	71
18	<i>Le planning chauffeurs section bâche</i>	72

Introduction Générale

Introduction Générale

La logistique est dite aussi « la science des stocks » et cela par rapport à l'importance des stocks dans l'entreprise et leurs présences dans tous le processus de production et en matière d'optimisation de la Chaine logistique ; d'où la nécessité de la mise en place d'une gestion des stocks dans toute entité quel que soit son activité principale.

La logistique est la fonction de base de toute entreprise, si elle veut rester compétitive ; en fait, c'est la connaissance et la maîtrise de la logistique qui décide de ses performances qui évoluera avec les changements vécus par l'entreprise, notamment ses modes de gestion.

La chaine logistique englobe l'ensemble des opérations réalisées pour la fabrication d'un produit ou d'un service allant de l'extraction de la matière première à la livraison au client final, en passant par les étapes de transformation, de stockage et de distribution.

Toute entreprise, quel que soit leur type d'activité, sa taille, privée ou public, détient des stocks en raison de son environnement général et des raisons connexes opérations.

En effet, le transport des marchandises est une chaine qui relie de nombreux intermédiaires qui devront respecter plusieurs normes, à savoir l'acheminement des marchandises à un poids sur le plan des coûts, des délais de livraison, l'assurance de l'expédition et l'image de marque de l'entreprise.

Par ailleurs, 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.

Le transport a joué un rôle fondamental dans le processus d'industrialisation de l'économie occidentale au XIX^{ème} siècle. Plus précisément, c'est le chemin de fer qui a constitué un support technique important pour la deuxième révolution industrielle, et il permettait en facilitant le développement des échanges entre les différentes régions d'Europe. Par conséquent, le développement d'un pays est lié à son système de transport.

De ce fait, notre objectif à travers cette recherche est de : Comprendre et Analyser le mode de transport terrestre de la marchandise au sein de l'entreprise « transport de marchandise et frigorifiques(TMF) ».

Introduction Générale

Afin d'atteindre cet objectif, nous allons essayer de répondre à la question principale suivante :

Quelle est l'importance des moyens de transport terrestre de la marchandise utilisés au sein d'entreprise TMF dans le développement de la logistique et la chaîne logistique ?

Afin de répondre à la question principale, diverses questions secondaires peuvent se poser :

Quelle est la relation entre la logistique et le transport ?

En quoi consiste le rôle du transport routier de marchandise dans une entreprise ?

De ce fait, nous avons mis deux hypothèses principales :

- TMF met en œuvre des moyens nécessaires à fin d'améliorer sa chaîne logistique
- Il existe une relation dite familiale entre la logistique et le transport.

Pour arriver à répondre à notre problématique, en plus des recherches bibliographiques, nous avons effectué un stage pratique d'un mois au niveau de l'entreprise de transport de marchandise et frigorifiques(TMF).

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

✓ Dans le premier chapitre, nous allons présenter : les aspects théoriques sur la logistique. Ce dernier est composé de trois sections la première portera sur présentation de la logistique. La deuxième section portera en généralité sur la chaîne logistique, la troisième section traitera de la logistique de distribution.

✓ Le deuxième chapitre est consacré au cadre général de transport routier. Ce dernier est composé de trois sections : la première portera sur la notion générale transport routier de marchandise. La deuxième section portera sur le transport routier de marchandise et la réglementation, la troisième section présentera le transport routier de marchandise en Algérie.

✓ Enfin, dans le troisième chapitre, nous présenterons le résultat de notre travail au sein de l'entreprise TMF ; qui est organisé en trois sections : la première section est consacrée

Introduction Générale

pour la présentation de l'organisme d'accueil, la deuxième section concerne les moyens et outils de TMF, la troisième et dernière est consacrée à l'activité et le traitement commercial d'expédition de marchandise.

Cadre théorique

Chapitre I
Les aspects théoriques sur
la logistique

Préambule

La logistique englobe toutes les opérations de transport, de stockage et de distribution, la distribution et le dédouanement des marchandises afin de l'heure et la quantité des lieux de production, de distribution ou de consommation. Il s'agit d'une fonction très étendue, qui dépasse le simple cadre du transport international. Ce premier chapitre se divise en trois sections, la première est basée sur la notion générale et l'historique de la logistique. La deuxième section présente des généralités sur la chaîne logistique, alors que dans la troisième et dernière section, on abordera la logistique de distribution.

Section 01 : La notion générale sur la logistique

Au cours de cette section, on va présenter quelques définitions de la logistique, ses activités, ses enjeux et ses types.

1.1. Historique de la logistique

La logistique de service ou logistique séparée a été évoluée entre 1950 à 1975. Durant cette période, l'économie est en pleine expansion et la demande des consommateurs y est très forte et les entreprises cherchent avant tout à produire les plus grandes quantités possibles pour satisfaire un marché majoritairement national.

En raison de la demande, la concurrence est faible, les producteurs ne se soucient pas du raccourcissement du délai. Ils ont raison apporté leur produit sur le marché parce qu'ils savent qu'il sera vendu. Le fonctionnement de l'entreprise est encore fortement influencé par le taylorisme, selon laquelle doit diviser ses fragments de tâches par « métier » (conception, production, distribution, etc.). En raison de la séparation des tâches, chaque service essaiera de réduire ses coûts au lieu de craindre que son comportement ait un impact sur d'autres parties de l'entreprise. Cela se traduira par beaucoup d'optimisation locale, l'effet n'est pas aussi bon que l'optimisation globale bien coordonné.

La logistique fonctionnelle ou logistique intégrée (de 1975 à 1990) était existée depuis le début des années 1970, dans laquelle l'économie est stable et nous nous retrouvons face au marché des facteurs économiques qui ont créé une situation de concurrence accrue. De ce fait, ralentir la saturation du marché signifie que les clients accordent plus d'attention

à la qualité des produits. Par conséquent, l'entreprise commencera à considérer ces deux aspects plus sérieusement : qualité et flexibilité.

Par conséquent, l'entreprise devra produire en masse des produits de meilleure qualité plus petite et plus diversifié (en raison de la diversité des offres), dont une situation économiquement réalisable. Ce problème obligera l'entreprise à réfléchir plus profondément à ces problèmes. Continuez à générer le même niveau de profit. Donc, vous verrez quelque chose comme F.M.S (Flexible Manufacturing System), TQM (Total Quality Management) et même en temps opportun (J.A.T).¹

1.2. Définitions de la logistique

La logistique est un ensemble des opérations nécessaires de réseaux flux d'échanges internationales, depuis celles effectuées sur les lieux de conception, de préparation, production des biens et services jusqu'à celle réalisées pour atteindre et satisfaire les besoins des clients. Elle doit disposer de moyens qui, bien sûr, sont d'abord un budget et des hommes, mais aussi du matériel de manutention, de transport, de stockage et de conditionnement. Pour bien comprendre l'évolution de la logistique nous avons retenu quelques des définitions qui nous paraissent plus importantes.

1.2.1. Au niveau de l'entreprise

- ✓ Définition selon l'Américain Marketing Association en 1948 : « *mouvement et Manutention de marchandises du point de consommation ou d'utilisation* ».
- ✓ ASLOG (*Association française des logistiques d'entreprise*) définit la logistique comme : « *L'ensemble des activités ayant pour but la mise en place, au moindre, coût, D'une quantité de produit, à l'endroit et au moment où une demande existe. La Logistique concerne donc toutes les opérations déterminant le mouvement des Produits tel que localisation des usines et entrepôts, approvisionnements, gestion Physique des encours de fabrication, emballage, stockage, et gestion des stocks, Manutention et préparation des commandes, transport et tournées dès la Livraisons* »².

¹ Peuvent accidentellement déséquilibre de la faune et de la flore local.

² . D.Tixier, H.Mathe et J.Colin, « *la logistique au service de l'entreprise : moyens, mécanismes et enjeux* », Dunod, Paris ,1983 P12.

✓ La logistique est « *l'ensemble des activités et des moyens relatifs au déplacement de marchandises a tous les stades : fabrication, emballage, transport, dédouanement, export et import, gestion des approvisionnements, suivi des livraisons* »¹.

✓ Logistique : fonction qui a pour objet d'organiser, au moindre coût, le circuit de matières aboutissant à livrer au client le bien qu'il souhaite et au bon moment².

Cette fonction doit assurer la gestion ³:

➤ **Des flux physiques de l'entreprise**

Il s'agit de l'acheminement des matières et marchandises par l'utilisation de moyens de transport et de stockage ;

➤ **Des flux d'informations**

Il s'agit de l'acheminement des communications qui précèdent, accompagnent les flux physiques ou leur succèdent.

1.2.2. Au niveau international

✓ La logistique est un processus qui anticipe les désirs des clients, qui permet de se procurer les ressources pour réaliser ses désirs et volontés au bon endroit, au moment approprié en optimisant les coûts pour l'entreprise⁴.

✓ La logistique internationale est composée des éléments figurés sur le schéma suivant:

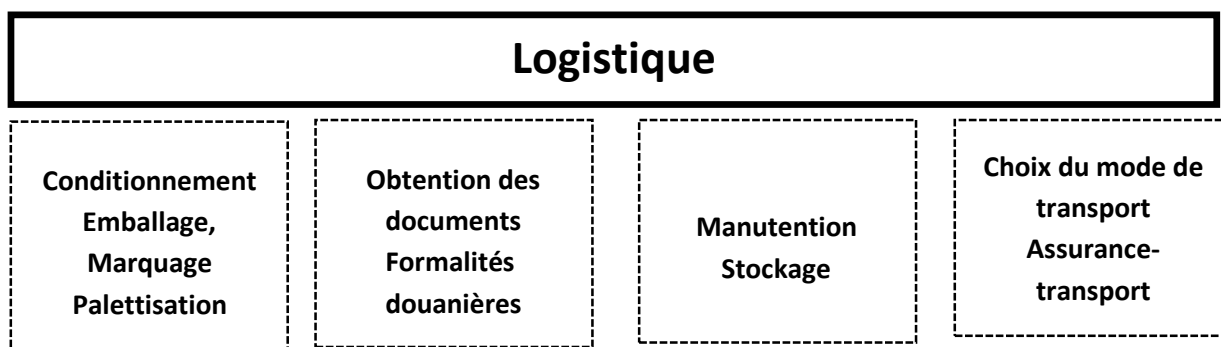
¹ Martine Massabie-François et Elisabeth Poulain, « *commerce international* », Bréal, Paris, 2008 p.148

² JOËL Sohier « *la logistique* », Vuibert, 2eme édition, Paris, 2002, P6.

³ *Ibid*, p.7

⁴ NOUMEN Robert, « les éléments de base de la logistique internationale », Menaibuc, Paris, 2004.P5

Schéma N°01 : Les composantes de la logistique internationale :



Sources : Corinne Pasco, « commerce international », Dunod, 4^{ème} édition, Paris, 2002. P66.

La logistique comporte plusieurs composants essentiels pour la bonne gestion de la chaîne logistique internationale ; sa maîtrise regroupe le choix des modes de transport, ainsi que les documents et les formalités nécessaires pour le dédouanement, en assurant un Stockage et un emballage conditionné.

Après avoir présenté le concept de la logistique, nous tenterons d'analyser la place qu'occupe la fonction logistique au sein de l'entreprise.

1.3. Les activités de la logistique

La logistique d'une manière générale, regroupe l'ensemble des activités mises-en-œuvre pour assurer la disponibilité d'un bien ou d'un service, à un lieu où le besoin existe, et garantissant une gestion optimale de la combinaison « *quantités, délais et coûts* ». Dans une entreprise, la fonction logistique se rattache traditionnellement à l'organisation des opérations de¹ :

- ✓ L'émission et /ou traitement des commandes relatives aux besoins en ressources logistique ;
- ✓ La gestion des livraisons dont les activités d'emballage, manutention et transport ;
- ✓ La gestion de ressources physiques (*parc automobile, magasin, plates-forme, d'éclatement...*) ;
- ✓ La gestion des mouvements des personnes (*plannings de rotation, plannings d'activité...*)

¹ NOUMEN Robert, op-cité. P6

Dans l'industrie, la fonction logistique regroupe toutes les activités précédentes, auxquelles s'ajoutent les opérations de :

- ✓ La gestion des données techniques de la production ;
- ✓ La planification des besoins en composants.
- ✓ Dans les administrations, la fonction logistique regroupe généralement l'ensemble des activités de gestion des ressources physiques (*bâtiments, engins divers de travaux et manutention, véhicules de transport*). A ces dernières, s'ajoutent les « *services généraux* » (*petites maintenances, entretiens, sécurité...*).

Des observations cependant effectuée dans la plupart des organisations révèlent une séparation des activités liées à la logistique en trois groupes :

- ✓ Les activités directement rattachées à la production interne des biens et des services (*Approvisionnement, fabrication distribution, retours*) ;
- ✓ Les activités de gestion des moyens de transport des personnes ou des biens vers l'extérieure de l'entreprise (*souvent séparées des précédentes car elles incluent en partie la gestion de la maintenance*).
- ✓ Les activités indirectes ou activités de soutien (*sans un lien direct avec la production mais nécessaires pour le déploiement des opérations*).

1.4. Les différents types de la logistique

On peut distinguer plusieurs logistiques différentes par leurs objets et leurs méthodes¹.

1.4.1. La logistique d'approvisionnement

L'approvisionnement regroupe l'ensemble des activités contribuent à l'acquisition des matières ou des services dont a besoin l'entreprise pour son fonctionnement. La logistique dans ce contexte intègre la détermination des quantités de commande, la recherche des sources d'approvisionnement (fabricants, fournisseurs), les achats (*passation des commandes*), la gestion de la base de donnée « *articles* », la gestion des magasins et des Stocks de matière.

¹ (Y) PIMOR : « production, distribution, soutien », Edition DUNOD, 2ème édition, paris, 2005, p, 4

1.4.2. La logistique des chaînes de fabrication

La chaîne de fabrication est des ressources matérielles (*machines/équipements*) et technologiques utilisés pour la transformation des matières en produits semi-finis ou finis. La Logistique des chaînes de fabrication consiste donc à mettre en œuvre les activités de planification des besoins en composants ; gestion des données techniques de la production ; ordonnancement et planification de la production ; manutentions entre unités de fabrication.

1.4.3. La logistique de distribution

La distribution consiste à écouler les produits finis vers les marchés de consommateurs. Par déduction, la logistique de distribution rassemble les activités mises en œuvre pour ravitailler les consommateurs en produits finis.

1.4.4. Une logistique militaire

Elle vise à transporter sur un théâtre d'opération les forces et tout ce qui est nécessaire à leur mise en œuvre opérationnelle et maintenir leur soutien.

1.4.5. La logistique de soutien

On retrouve dans cette catégorie, l'ensemble des activités pilotées par les services généraux de l'entreprise :

- ✓ Gestion des activités logistiques en contrat de sous-traitance.
- ✓ Gestion immobilière : location/entretien des bâtiments, villas, locaux de l'entreprise.
- ✓ Gestion du courrier et des prestations de télécommunications.

1.4.6. Une activité dite de service après-vente

Assez proche de la logistique de soutien, avec cette différence qu'elle est exercée dans un cadre marchand par celui qui a vendu un bien ; on utilise assez souvent l'expression « management de service » pour désigner le pilotage de cette activité ; on notera cependant que cette forme de logistique de soutien tend de plus en plus souvent à être exercée par des spécialistes du soutien différent et de l'utilisateur.

1.4.7. Des divers logistiques

Parfois traduites en français par « logistique à l'envers », « rétro-logistique » ou encore « logistique des retours », qui consiste à reprendre des produits dont le client ne veut pas ou qu'il veut faire réparer, ou encore à traiter des déchets industriels, emballage, produit inutilisable depuis les épaves de voiture jusqu'aux toners d'imprimantes une distinction commode est celle que l'on fait souvent entre les logistiques de flux, production et distribution d'une part, et les logistiques de soutien d'une autre part. Ces deux catégories de logistique ont en effet des caractéristiques assez différentes, les premières étant plus liées aux techniques de gestion de la production et aux techniques de marketing et de ventes, les

Deuxièmes étant plus liées à des méthodes de maintenance et de gestion de rechanges, particulièrement développées dans le domaine militaire ou dans celui de la maintenance des équipements techniques. Il y avait donc bien des logistiques différentes jusqu'à ce que le concept de supply chain ne vienne apporter une certaine unité en ce domaine.

1.5. Les objectifs de la logistique

L'objectif traditionnel d'un système logistique, plusieurs fois rappelé dans les définitions précédentes (notamment celle d'HESKETTE en 1997), est d'atteindre un niveau de service donné pour un coût minimum. Il ne doit donc pas masquer les autres objectifs opérationnels de la logistique. Sans classement hiérarchique, ces derniers sont présentés ci-dessous l'ensemble, déterminants de la performance logistique :

- ✓ La réponse optimale au client : il s'agit de la capacité de l'entreprise à répondre dans les meilleurs délais aux exigences des clients.
- ✓ La variabilité minimale : les retards de livraison, les problèmes lors de la fabrication, les livraisons vers un mauvais entrepôt... peuvent conduire à une forte variabilité dans les processus logistiques, à l'origine de coûts élevés et de clients insatisfaits. Les coopérations logistiques et les TIC permettent de réduire la variabilité.
- ✓ Le stock minimum : il est nécessaire de faire des efforts pour réduire les stocks, afin de maîtriser les coûts logistiques, sans pour sacrifier le niveau de service client.

- ✓ La consolidation des transports : ce poste représente un des coûts logistiques le plus fort. Or on sait que le coût de transport est directement lié à la nature du produit, à la taille de la cargaison et à la distance.
- ✓ Analyse en termes de cycle de vie du produit : les garanties offertes au client et le recyclage de plus en plus fréquent sur des matières obligent les entreprises à se préoccuper des questions logistiques sur l'ensemble de la vie du produit. Cette analyse suppose d'évaluer le coût de cycle de vie, appelé life cycle cost qui englobe la totalité des coûts d'un produit ou d'un équipement, de sa naissance à sa mort, c'est-à-dire de sa conception à son retrait, en passant par sa fabrication, sa distribution et son utilisation¹.

1.6. Les enjeux de la logistique

La fonction logistique gère les flux physiques et doit par conséquent évaluer les flux d'informations associés qui sont immatériels. La logistique cherche à améliorer les synergies et la flexibilité par l'organisation des ressources et donc la réactivité industrielle voici les principaux enjeux de la logistique d'une façon exhaustive.²

1.6.1. Les prix / les coûts

La pression permanente sur les prix oblige les producteurs à améliorer régulièrement leur productivité et à revoir leur organisation industrielle. Cette tendance les a amenés agir sur tous les coûts qu'ils soient directs usine (main d'œuvre, machines, ...), indirects usine ou frais généraux siège.

1.6.2. La qualité des produits

La qualité n'est plus vraiment un objectif dans la mesure où elle se présente comme un prérequis pour pouvoir être compétitif. L'unité de mesure utilisée reflète bien les progrès réalisés dans ce domaine : du pour-cent, le niveau de qualité est passé au « pour mille » puis plus récemment au PPM (pièces défectueuses par million).

La question ne se pose plus sous la forme du niveau de qualité à atteindre mais plutôt du coût pour y parvenir.

¹GRATACAP Anne, MEDAN Pierre, « logistique et supply chain management : intégration, collaboration et risque dans la chaîne logistique globale », Dunod, PARIS 2006 p15

² PNUE : plan des nations unies pour l'environnement.

1.6.3. Le délai

Le délai se définit comme le temps s'écoulant entre la demande du client et la réception du produit commandé. Dans l'entreprise, industrielle ou non, pour l'utilisateur, il est plus souvent perçu comme le temps entre la constatation du besoin et le moment où il peut commencer à l'utiliser.

Cet écart intègre des opérations réalisées par le fournisseur (préparation de la commande et son expédition. mais également des tâches internes (constatation du besoin, contact avec le service achat, passation de la commande, puis réception et contrôle.¹

1.6.4. Flexibilité

La flexibilité, ou capacité à réagir à des variations de la demande, se présente sous deux aspects : volume ou mix-produits. Le premier indique la capacité de l'entreprise à s'adapter aux variations de la demande en quantité et le niveau de service nous entendons par niveau de service, la probabilité de satisfaire la demande dans un délai donné. Si le concept se comprend aisément, son application pose quelques difficultés, en particulier dans le choix des variables. Aux critères traditionnels, prix, qualité, délai, flexibilité et niveau de service, sont venus s'adjoindre plus récemment les risques et le potentiel de progrès.

1.6.5. Les risques

À l'heure où la technologie permet tout ou presque, on ne supporte plus le moindre risque : le retard, l'erreur, la panne, la faillite du fournisseur, deviennent de plus en plus inadmissibles. Le fonctionnement en juste-à-temps de bon nombre d'entreprises n'a fait qu'accroître cette peur de l'aléa. Le niveau ou coefficient de risque est alors devenu un des indicateurs à suivre, pour l'entreprise elle-même mais aussi pour la société cliente, dans le cadre de la sélection et de l'audit de ses fournisseurs.²

¹ LOTH Désir, L'essentiel des techniques du commerce international, Paris, Edition Publie book, 2009, p, 29

² PAVEAU. J et DUPHIL. F, pratiques du commerce international, Edition FOUCHER, 2003, p244.

Section 02 : Généralité sur la chaîne logistique

Aujourd'hui, la chaîne est le point de jonction de pratique provenant de multiples horizons comme la gestion de la qualité, la conception des produits, le service à la clientèle ou la gestion des données.

Dans cette section, nous présentons plusieurs définitions de la chaîne logistique afin d'éclaircir le sens de ce terme en lui-même et les concepts qu'il englobe.

2.1. Définition d'une chaîne logistique

La notion de supply Chain a été donnée en 1982 par Oliver et Webber. Les deux termes supply Chain et chaîne logistique sont considérés comme similaires et sont utilisés indifféremment. Elle comporte trois éléments principaux : fournisseurs, producteurs et clients (Chidambaram et al., 1999).

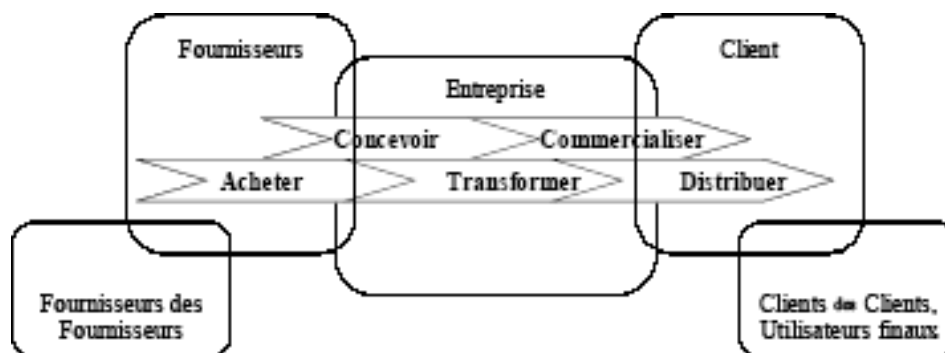
Il existe de nombreuses définitions de la chaîne logistique liées respectivement aux définitions de la logistique. D'après les trois définitions suivantes, une chaîne logistique se compose de l'ensemble des entreprises impliquées dans la fabrication et fabrication et les ventes d'un produit fini :

- ✓ La chaîne logistique est un réseau d'installations qui assure la fonction d'approvisionnement en matières premières, de distribution de produit fini vers le client. (Lee and Billington 1993)
- ✓ Une chaîne logistique est un ensemble de deux ou plusieurs entreprises liées par des flux de marchandises d'informations et financiers. (Tsay, 1999)
- ✓ La chaîne logistique d'un produit fini se définit comme un ensemble des entreprises qui interviennent dans les processus d'approvisionnement en composants, de fabrication de distribution et de vente du produit, du premier des fournisseurs au client ultime. (Rota-Franz et al. 2001)
- ✓ La chaîne logistique est l'« ensemble des entreprises qui interviennent dans le processus de fabrication, de distribution et de vente du produit, du premier des fournisseurs au dernier au client ultime »..
- ✓ « Une chaîne logistique désigne un système intégré qui synchronise une série de processus en corrélation d'affaire dans le but de : acheter les matières premières et les pièces, transformer ces matières premières et ces composants en

produits finis, ajouter de la valeur à ces produits, distribuer ces produits à des distributeurs ou aux clients, les promouvoir et faciliter l'échanges de l'information parmi ces diverses entités »¹.

Dans ce qui suit, on va présenter une chaîne logistique vue par une entreprise :

Figure N°1 : La chaîne logistique vue par une entreprise



Source : THESE – (génie d'une chaîne logistique), industriel et sciences de gestion), Ecole Nationale supérieure des Mines, SAINT-ETIENNE P 20.

2.2. Les éléments de la chaîne logistique

On peut distinguer les deux éléments de la chaîne logistique comme indique ci-dessous :

2.2.1. Le processus de la chaîne logistique

Quand on parle d'intégrer les processus, il s'agit d'unir, combiner ou incorporer une ou plusieurs fonctions au sein d'une entreprise – ça sera l'intégration fonctionnelle – ou deux plusieurs fonctions entre deux ou plusieurs entreprises – ça sera ici l'intégration interentreprises – dans le but de rendre ces processus compatibles ou unifiés.

Ceci suppose que des définitions communes et des accords conjoints ont été convenu et des mécanismes développés entre toutes les parties. Le processus, lui, est défini comme une série de tâches et d'activités reliées entre elles, continues et gérées de sorte qu'elles

¹Alicia LAGIER-JAEGLER (Evaluation des impacts simulyanes de la localisation, de l'efficacité du type de produits fabriques sur les performances environnementales et financiers THESE – (génie d'une chaîne logistique), industriel et sciences de gestion), Ecole Nationale supérieure des Mines, SAINT-ETIENNE P 20.

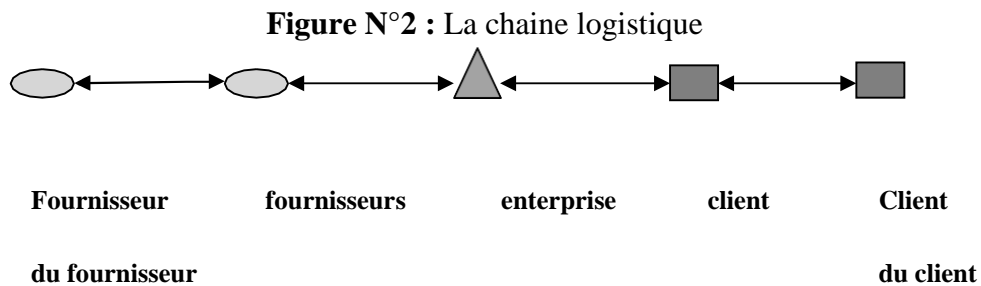
contribuent étape par étape à la réalisation d'un objectif et à l'obtention d'un résultat concret prévu.

Les processus ont donc un point spécifique de départ et un point précis d'aboutissement. Ils ne sont cependant pas cantonnés à l'intérieur d'un département hermétique mais dépassent les frontières organisationnelles. Les clients sont toujours au point de départ d'un processus et se retrouvent au point d'aboutissement à l'issue de la série de tâches et activités.

Une autre définition proposée par le Council of Logistics Management (Etats-Unis): « Le processus permettant de planifier, mettre en œuvre et contrôler un flux et un stockage efficace et efficient de matières, d'en-cours, de produits finis et d'informations, du point d'origine au point de consommation, dans le but de se conformer aux exigences du clients»¹.

2.2.2. Le réseau de la chaine logistique

Une chaine logistique est un réseau d'organisations (fournisseurs, usines, distributeurs, clients, prestataires logistiques...) 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'argent. Une chaine logistique est souvent représentée comme une chaine reliant le fournisseur du fournisseur au client du client, comme la présente la figure N° 2.



Flux de donnée de production

Source : Rémy LE MOIGNE « Supply Chain Management Achat, Production, Logistique, Transport, Vente» 2^{ème} édition, Dunod, 2017, P11.

¹ Alexandre K. Sami, « Stratégies Logistique : Fondement, Méthodes, Application », 2e édition, Donud, Paris 2001, PP 10 – 15.

Plusieurs raisons peuvent conduire une entreprise à modifier son réseau d'approvisionnement et de distribution comme l'acquisition d'une entreprise, une augmentation des coûts logistiques et de transport, une évolution du réseau de production, une importante augmentation ou diminution de l'activité ou encore un changement de localisation des fournisseurs-clés.

Un projet de refonte du réseau d'approvisionnement et de distribution peut permettre une réduction significative des coûts et de l'impact sur l'environnement de la logistique. La définition ou la refonte d'un réseau logistique nécessite de retenir les types de flux logistiques qui seront mis en œuvre et de choisir la localisation des sites logistiques.¹

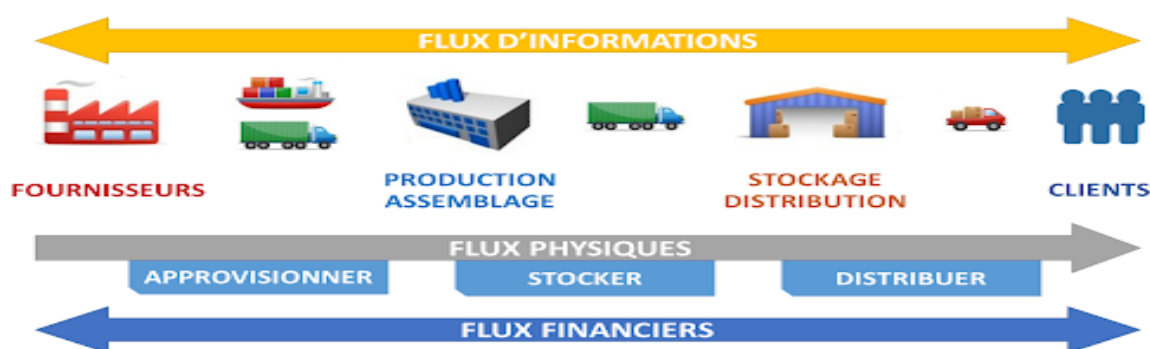
2.3. Les flux de la chaîne logistique

On distingue trois types de flux échangés entre les membres d'une même chaîne logistique : le flux d'information, le flux financier et le flux physique.

2.3.1. Flux d'information

Ce flux est composé d'un flux de données et d'un flux de décision qui sont essentiels au bon fonctionnement d'une chaîne logistique. En effet, c'est par la connaissance du fonctionnement des autres maillons de la chaîne qu'un gestionnaire peut prendre les meilleures décisions pour le fonctionnement de sa propre entreprise ou service.

Figure N°3 : Les flux de la chaîne logistique



Source : <http://www.metiers-shs.net/specificite-secteur-transport-logistique-a91> consulté le 16/05/2021 à 21H.

¹ Rémy Le Moigne, « Supply Chain Management : achat, production, logistique, transport, vente », Dunod, France, 2015, pp 4-28

Des systèmes d'information tels que les ERP (entreprise Resource planning) ou les EDI (Electronic Data Interchange) ont été développés pour apporter un support technique qui assure les échanges d'information entre les entreprises.

2.3.2. Flux financier

Les flux constituent les échanges des valeurs monétaires. Ces flux sont créés avec les différentes activités que subissent le flux physique, tel que la production, le transport, le stockage, le recyclage, et. Ils sont également utilisés comme un indicateur de performance du fonctionnement de ces activités.¹

2.3.3. Flux physique

Appelés également flux de produits, les flux physiques décrivent les matières qui circulent entre les différents maillons de la chaîne. Ces matières peuvent être des composants, des produits semi-finis, des produits finis ou des pièces de rechanges. Ces flux constituent le cœur d'une chaîne logistique, sans lesquels les autres flux n'existeraient pas. Ils peuvent être regroupés en trois étapes : produire (ou transformer), stocker et transporter. Ces activités sont généralement assurées par des acteurs différents spécialisés dans chacun des domaines.

La notion de chaîne logistique implique que les entreprises prennent en considération leur environnement à travers les trois flux mis en évidence. Cet environnement peut se déformer en fonction des objectifs et des alliances que les acteurs établissent entre eux. Ainsi, selon ces alliances, plusieurs structures de la chaîne logistique peuvent être identifiées.

2.4. Les structures de la chaîne logistique

La structure d'une chaîne logistique dépend évidemment de sa nature et des objectifs souhaités lors de sa conception. Plusieurs architectures ont ainsi été développées. Du point de vue flux physique, elles peuvent être classifiées comme suit² :

¹ SALAH EDDINE MERZOUK, « problème de dimensionnement de lots et de livraison : application au cas d'une chaîne logistique », thèse- DOCTEUR (automatique et informatique) université de franche comté, P14.

² Mohamed Zied Babai, « Politique de pilotage de flux dans les chaînes logistiques : impact de l'utilisation des prévisions sur la gestion des stocks », thèse grade de doctorat, Paris, 2005, P 8.

- ✓ Divergente : une chaîne est dite divergente si un fournisseur alimente plusieurs clients ou un réseau de magasins.
- ✓ Convergents : une chaîne est dite convergente si un client est alimenté par plusieurs fournisseurs de différents réseaux de distribution. Cette structure est également présentée dans les réseaux d'assemblage.
- ✓ Réseau : C'est la combinaison des deux précédentes structures. Elle peut être assimilée au réseau informatique (centralisation et distribution).
- ✓ Séquentielle :(ou linéaire) chaque entité de la chaîne alimente une seule autre en aval.

Afin d'améliorer les performances globale d'une chaîne logistique, il est nécessaire qu'un certain nombre de décisions soient prises. Le but est d'avoir une meilleure fluidité de circulation des trois flux tout en réduisant les coûts de tout le système.

Section 03 : La logistique de distribution

Cela fait maintenant plusieurs années que la logistique de distribution vit une révolution constante qui semble ne plus vouloir s'arrêter. À l'origine de la livraison des produits finis, aux clients, l'entrepôt est l'élément principal qui aide la logistique de distribution à fonctionner efficacement.

Cette section est consacrée à la présentation de concept de logistique de distribution, ainsi ses activités, ses caractéristiques et ses missions.

3.1. Définition de la logistique de distribution

La logistique de distribution est la pratique des méthodes de la logistique traditionnelle pour une gestion optimisée des flux des commandes clients de l'entrepôt du fournisseur (entrepôt d'usine, entrepôt de distribution...) jusqu' au lieu de livraison convenu dans le contrat commercial.¹

Elle s'étend aussi à la logistique du dernier Km, et s'intéresse à la fois à la circulation des flux physiques à travers le réseau de distribution (gestion des transports, gestion des stocks...), mais aussi à la gestion des infrastructures logistiques qui composent ce réseau (implantations, gestion d'entrepôt...).

3.2. Les activités principales de la logistique de distribution :

Les activités logistiques interviennent à différents moments de la fabrication et de la distribution d'un produit sont présentées comme suit :

3.2.1. Le stockage

La politique de stockage consiste un autre élément affectant la satisfaction de la demande. Le responsable marketing promettrait à ses clients une exécution et une livraison immédiates des commandes. Il est, hélas, économiquement irréaliste de maintenir un niveau de stock qui éliminerait complètement les ruptures. En effet, les coûts de stockage

¹ GERARD(c), ANDRE(f), et GUY(B). (Management de la distribution) édition 2 Dunod, Paris. (2001) p287.

augmentent un rythme exponentiel à mesure que le risque de rupture s'approche de zéro (0). Il faut donc choisir un niveau de stock qui optimise le bénéfice global. Une politique de stockage consiste à déterminer quand et combien commander en fonction du niveau de stock atteint, c'est ce qu'on appelle le seuil de commande, le seuil de commande inclut en général un stock de sécurité et est déterminé de façon à trouver un juste équilibre entre le sur stockage et la rupture¹.

3.2.2. L'entreposage

Il est le fait d'entreposer (ou de stocker) des marchandises en grande quantités dans un entrepôt grâce à des pelletiers parfois mobiles, au moyen d'un chariot élévateur. De nos jours, l'entreposage s'effectue partout avant l'arrivée chez le client (le destinataire) ; de grands entrepôts existent en périphérie des grandes villes, où sont centralisés différents produits avant envoi vers les magasins : on parle également de centrales d'achat. L'entreposage à un coût qui augmente de jour en jour, c'est pourquoi les marchandises, souvent sur palette, restent rarement plus d'une semaine dans les « chambres » de stockage.

3.2.3. Préparation de commande

C'est une opération qui consiste à prélever et rassembler les articles dans la quantité spécifique par la commande. C'est le regroupé l'ensemble des tâches administratifs et physique visant à mettre à disposition les marchandises demandées par les clients.²

3.2.4. Le transport

Le transport a un impact sur le prix de vente, les délais de livraison et le bon état de la marchandise livrée, autant de facteurs affectant la satisfaction de la cliente le. D'une façon générale, cinq moyens de transport sont disponibles : le rail, l'eau, la route, le pipeline et le fret aérien. En choisissant un mode de transport, l'entreprise tient compte des exigences de rapidité, de fréquentation, de fiabilité, de disponibilité et de coût. Le transport par container a considérablement facilité l'utilisation successive de plusieurs modes de transport. Les décisions liées au transport sont en général complexes de par leur impact sur L'entreposages le stockage. Aussi, l'entreprise doit réexaminer régulièrement ses options en matière de logistique.

¹ KOTLER (P), KELLER (KL), DUBOIS (D) & MANCEAU (D) : « marketing management », 12^{ème} édition DUNOD paris p 599

² Ibid, p 600.

3.3. Les caractéristiques de la logistique de distribution

Essentiellement consacrée à la gestion des flux de marchandises, la finalité de la logistique de distribution est d'accomplir, dans les meilleures conditions économiques et les meilleurs délais, la livraison des commandes clients. Elle se traduit par l'organisation et la réalisation des acheminements des marchandises depuis le lieu de prélèvement chez le fournisseur (fabricant, distributeur...) jusqu'au lieu de consommation finale.

La logistique de distribution est fortement dominée par trois activités. La détermination des réseaux de distribution (ordonnancement des trajets, choix des itinéraires, choix des moyens de transports, choix des infrastructures de transbordement et de stockage...) ; la gestion des flux de transport (colisage, chargement/déchargement des véhicules, organisation des tournées, gestion des transports collectifs, gestion du retour des véhicules et des emballages vides...) ; la gestion des stocks sur l'ensemble du réseau de distribution (interne et externe).

3.3.1. Les enjeux de la logistique de distribution

Les Enjeux auxquels est confrontée la logistique de distribution sont résumés comme suit¹ :

A. Multiplicité des intervenants

Il convient de bien organiser la circulation des informations et des marchandises (maîtrise des flux documentaires, planification des opérations physiques à travers le réseau de distribution...)

B. Multi modalité des opérations de transport

L'éventualité d'utiliser différents modes de transport successifs pour les acheminements exige, selon la nature et taille des colis, de faire le bon choix des emballages, des UTI (Unités de Transport Intermodal) et de prévoir que les moyens de manutention adéquats sont disponibles à chaque point de transbordement ;

¹ <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Logistique/Logistique-distribution.htm> consulté le 16/ 06/2021 à 14 h

C. Respect des cahiers des charges clients

Les produits doivent être livrés en quantité et en qualité demandée, dans les délais impartis. Il faut par conséquent adopter les bonnes pratiques (moins de ruptures des charges, gestion anticipée de certaines formalités administratives, Inter modalité et accélération des temps de transbordement... ;

D. Maîtrise des coûts logistiques

Il s'agit ici de réduire les parcours (pour faire moins de Km). De ce fait, Il faut opérer une bonne détermination des routes, bien organiser les tournées, réduire le nombre de retours à vides des camions en leur proposant un fret de retour) ; bon choix des prestataires (les prestations achetées doivent correspondre aux besoins) ; meilleure combinaison de moyens ; meilleur taux de remplissage des véhicules ; recours aux stratégies logistiques collaboratives (GPA, GMA, Cross-docking...) ; optimisation des coûts des derniers Km ; recours au DRIVE ;

E. Maîtrise des risques liés à l'acheminement

Il s'agit ici de maîtriser les risques de transport, de manutention et d'entreposage. De ce fait, il convient de réduire le nombre de rupture de charge lors de l'acheminement, de bien protéger les marchandises et de respecter les conditions de transport pour les denrées périssables. Moins de manipulations engendrent moins de risques et par ailleurs, des coûts d'assurances maîtrisés.

F. Logistique des retours

Il s'agit d'organiser la collecte et le retour des emballages vides...¹

3.3.2. Les contraintes de la logistique de distribution

On distingue les contraintes suivantes :

A. Contraintes liées aux marchandises

Selon la nature des produits, denrées alimentaires, marchandises périssables, marchandises dangereuses, il convient de prendre des dispositions et mesures appropriées

¹ Yves Pimor (l'usine nouvelle gestion industrielle) « logistique –production –distribution-soutien » 4 édition paris p 220

afin d'éviter toute forme d'avarie pouvant découler des propriétés même des marchandises (recommandations réglementaires, respect des conditions de transport...);

B. Contraintes réglementaires :

Ce sont les obligations documentaires liées à la nature des produits à distribuer (licences, certificats d'origine, certificats de circulation...); obligations documentaires liés au type d'expédition (documents à produire suivant le mode de transport); réglementation applicable en cas de litiges;

C. Contraintes géographiques

Ce sont le climat, l'environnement socioculturel, et tout simplement la météo qui peuvent amener à reconsidérer certains choix du logisticien;

D. Contraintes techniques

Ce sont des contraintes relatives au manque d'infrastructures, à l'absence des moyens de manutention adéquats dans les points de transbordement et au lieu de déchargement final peuvent modifier les choix des itinéraires et des moyens logistiques;

3.4. Les missions du logisticien de distribution

Le logisticien de distribution, professionnel de logistique et transport, a la maîtrise de la chaîne logistique de distribution. Il organise l'acheminement des marchandises et planifie les déroulements des opérations au niveau de chaque maillon de la chaîne de distribution. Le logisticien de distribution est chargé :

- ✓ De l'organisation des livraisons des commandes clients de porte à porte (door to door), du fabricant au distributeur (business to business) ou du distributeur au consommateur (business to Customer) et inversement;
- ✓ De la détermination du réseau de distribution (choix des entrepôts de prélèvement, choix de moyens de transports, choix des itinéraires de transport, organisation des opérations de transport multimodal...);
- ✓ De la sécurité des colis acheminés (choix des emballages adéquats pour protéger les marchandises au cours du transport, surveillance des opérations de chargement, déchargement et arrimage des colis sur les véhicules de transport...);

- ✓ De l'organisation des opérations de transport et de livraison, avec le souci d'assurer une utilisation optimale des véhicules de transport (meilleur taux de remplissage, meilleur ordonnancement des trajets, moins de Km de parcours...);
- ✓ De la mise en œuvre des stratégies logistiques collaboratrices (GPA ; GMA, Cross-docking, CFPR...), afin d'optimiser l'emploi des ressources de distribution et de réduire par la même occasion les coûts logistiques ;
- ✓ Du choix des prestataires logistiques (transporteurs, transitaires). En général, le logisticien de distribution conclut un accord commercial avec ces prestataires qui alors, agissant en qualité de mandataire ou de commissionnaire prennent à leur charge la réalisation de certaines opérations (emballage, transport, manutention, entreposage, déclaration en douane export...);
- ✓ De la planification, la validation et du déclenchement des opérations auprès des prestataires logistiques, par transmission d'un ordre de travail (ordre d'expédition, ordre de transport, ordre de transit...);
- ✓ Du suivi des flux de transport et de livraison (dates de départ, dates d'arrivée, itinéraires) et de la traçabilité des marchandises. Il doit par conséquent pouvoir à tout moment produire un rapport sur la situation des acheminements et la position des marchandises ;
- ✓ De la validation des coûts logistiques de distribution (contrôles des postes facturés par les prestataires et validation des coûts avant le paiement des factures par la finance) ;¹

Le logisticien de distribution doit disposer de bonnes connaissances sur les caractéristiques des produits à transporter ou à livrer (poids, volume, périssables, secs, à conserver sous une température dirigée, destination...) car ces dernières influencent au premier rang le choix des moyens (emballages, véhicules...) et des itinéraires de transport. Après la gestion des flux de transport, la gestion des retours s'impose comme une des activités importantes de la logistique de distribution. Il convient de l'intégrer dans la planification des transports afin de profiter de la place disponible lors du retour à vide des véhicules de livraison.

¹-<http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Logistique/Logistique-distribution.htm> consulté le 20/ 06/2021 A20H.

Conclusion

Au terme de ce chapitre, nous pouvons conclure que la logistique et la chaîne logistique sont l'un des éléments majeurs de Supply Chain, ou chaîne globale. Celle-ci comprend toutes les fonctions engagées dans la satisfaction d'une demande du consommateur, et vu à la complexité de la chaîne logistique, le management de la Supply Chain permet de garantir l'organisation de toutes les activités qui ont une influence directe et considérable sur la performance de l'entreprise et permet d'assurer une collaboration étroite avec les différents acteurs de logistique. Ce qui l'a rendu un élément primordial dans la stratégie des entreprises.

Chapitre II

Le transport routier de marchandise

Préambule

Le transport joue un rôle essentiel dans le développement économique et commercial des pays et partant, dans le bien-être de leur population. Ce deuxième chapitre se divise en trois sections, la première est basée sur la notion générale de transport de marchandise. La deuxième section présente le transport routier de marchandise et la réglementation, alors que dans la troisième section, on va la présenter le transport routier de marchandise en Algérie.

Section 01 : La notion générale sur le transport de marchandise

Au cours de cette section, on va présenter quelques définitions du transport routier de marchandise, ses caractéristiques techniques, ses avantages et les inconvénients.

1.1. Définition de transport

Le transport est un secteur d'activité qui implique une séquence complexe d'actions et de nombreux intervenants, surtout en ce qui concerne le transport maritime, des coutumes ont donné le ton des réglementations et des normes se sont établies. Le transport de marchandises dont le point de départ et le point d'arrivée sont situés dans des Etats différents.

1.2. Les types de transport**1.2.1. Le transport maritime****A. Définition**

Le transport maritime désigne un mode de transport se résumant au déplacement de marchandises (ou de personnes) par la voie maritime. Dans certains cas, le transport maritime peut englober les activités de pré et post-acheminement des marchandises.

B. Les caractéristiques techniques

Ses caractéristiques techniques sont :

- ✓ Diversité et adaptation des différents types de navires.

✓ Utilisation très répandue de conteneur qui permet de diminuer le nombre de ruptures de charge et réduire le coût de la manutention.¹

1.2.2. Le transport aérien

A. Définition

Le transport aérien est une activité économique et réglementée qui regroupe toutes les opérations de transport de marchandises de toutes sortes de volume en avion à la fois au niveau d'un pays et au niveau international.

B. Les caractéristiques techniques

On distingue les caractéristiques techniques suivantes :

- ✓ Appareils mixtes et toutes catégories.
- ✓ Chargements enULD (igloos, palettes, conteneur...).

1.2.3. Le transport ferroviaire

A. Définition

Le transport ferroviaire c'est le mode d'acheminement des individus et des marchandises par voie ferrée (par train). Le chemin de fer est un système de transport guidé servant au déplacement de personnes et de marchandises.

B. Les caractéristiques techniques

Ses caractéristiques techniques sont :

- ✓ Expédition par wagon isolé ou par trains pour des tonnages supérieurs.
- ✓ Diversité du matériel disponible et utilisation de caisses mobiles permettant la combinaison de différents types de transport.²

Le tableau suivant présente les avantages et les inconvénients des différents types de transport.

¹ Naji JAMMAL, « *commerce international, mondialisations, enjeux et application* », édition du renouveau pédagogique, INC 2eme édition, Canada 2009 p268.

² Ibid. p 279.

Tableau N°1 : Les avantages et les inconvénients :

	Les avantages	Les inconvénients
Maritime	<p>. En matière de coût, c'est le mode de transport le mieux adapté aux produits Lourds ou volumineux par exemple : les céréales et les hydrocarbures.</p> <p>. Il existe de nombreuses catégories de bateaux, conçus selon la marchandise à Transporter par exemple : vraquier, porte-conteneurs, méthanier.</p> <p>. L'utilisation du conteneur qui constitue une unité de chargement, permet de Réduire les couts de la manutention et le risque de dommage que pourrait Causer une rupture de charge.</p>	<p>. Les délais de livraison sont parfois aléatoires.</p> <p>. Certaines lignes maritimes ne font pas le transport par conteneur.</p> <p>. Les couts de l'emballage et de l'assurance sont généralement plus élevés que Ceux des autres modes de transport.</p>
Aérien	<ul style="list-style-type: none"> - Sécurité ; - Rapidité ; - Diminution des frais financiers et de stockage. - Emballages et assurances moins couteux. 	<ul style="list-style-type: none"> -Peut adapter aux marchandises de faible valeur. -Les prix relativement élevé. -Interdit un certains produits dangereux. -Favorise les marchandises. -Rupture de charge et les capacités limitées

<p>Ferroviaire</p>	<p>C. - Il est très adapté aux longues distances et au tonnage important.</p> <p>D. - Il est aussi très bien adapté aux grosses expéditions, notamment celles qui requièrent un train entier</p> <p>E. - Il est généralement fluide et les horaires sont respectés</p>	<p>* Compétitive moindre pour les courtes distances.</p> <p>* Rupture de charge.</p> <p>* Nécessite un pré- et un post-acheminement.</p>
---------------------------	---	--

Source : Etablit par nos soins à partir de l'ouvrage : Corinne Pasco, op-cité, p67.

Section 02 : Le transport routier de marchandise (TMR) et leur réglementation

Dans cette section, on va présenter quelques définitions, les acteurs, les typologies de transport routier, ses avantages et inconvénients de transport routier et ses réglementations et les objectifs du contrat.

2.1. Définition de transport routier (TMR)

Le transport par route permet de réaliser des expéditions de porte à porte et constitue souvent la prestation complémentaire indispensable de moyens de transport, il est très utilisé partout dans le monde, en particulier dans les pays de Genève en 19 /05/1956, et plus connu sous le nom de convention CMR (convention des marchandises par route) entrée en vigueur le 02/07/1956.

2.2. Les acteurs et les types de transport de marchandise (TMR)

2.2.1. Les acteurs du transport routier des marchandises

On 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 à partir des logisticiens.

A. 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 à la rédaction des documents relatifs au transport, à moins qu'il n'ait confié cette dernière tâche à un intermédiaire ».¹

¹ DAMIEN (Marie-Madelaine), Dictionnaire du transport et de la logistique édition, 3ème DUNOD, PARIS, 2010, P.427.

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 à :

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

B. Les transporteurs

Toute personne morale ou entité dont la fonction principale est de transporter des marchandises marchandise. Les frais de port pour compte propre ne sont pas saisis car ils sont inclus dans différents comptes La branche à laquelle appartient le chargeur. Un individu ou une entreprise qui promet de transférer une certaine quantité de marchandises d'un endroit à un autre Une autre manière est de respecter le délai de paiement fixé par le client. Le transport routier de marchandises est une activité majeure, il assure Service rapide, efficace, flexible, flexible et économique pour les utilisateurs. C'est aussi un mode particulièrement adapté aux courtes et moyennes distances C'est un maillon indispensable de la logistique.

2.2.2. Typologie du transport routier des marchandises

Ce règlement a été introduit en 1934, les activités de transport dans les deux systèmes juridiques dépendent de la propriété du moyen de transport Transporte d'occasion (véhicules et chauffeurs), transport routier pour compte propre.

A. Transport pour compte propre

L'entreprise visant le déplacement de biens dont les transporteurs propriétaire, soit qu'elle les a produit, soit parce qu'elle s'en est rendue acquéreur¹.

On parle du transport en compte propre lorsque la marchandise est la propriété de l'entreprise.

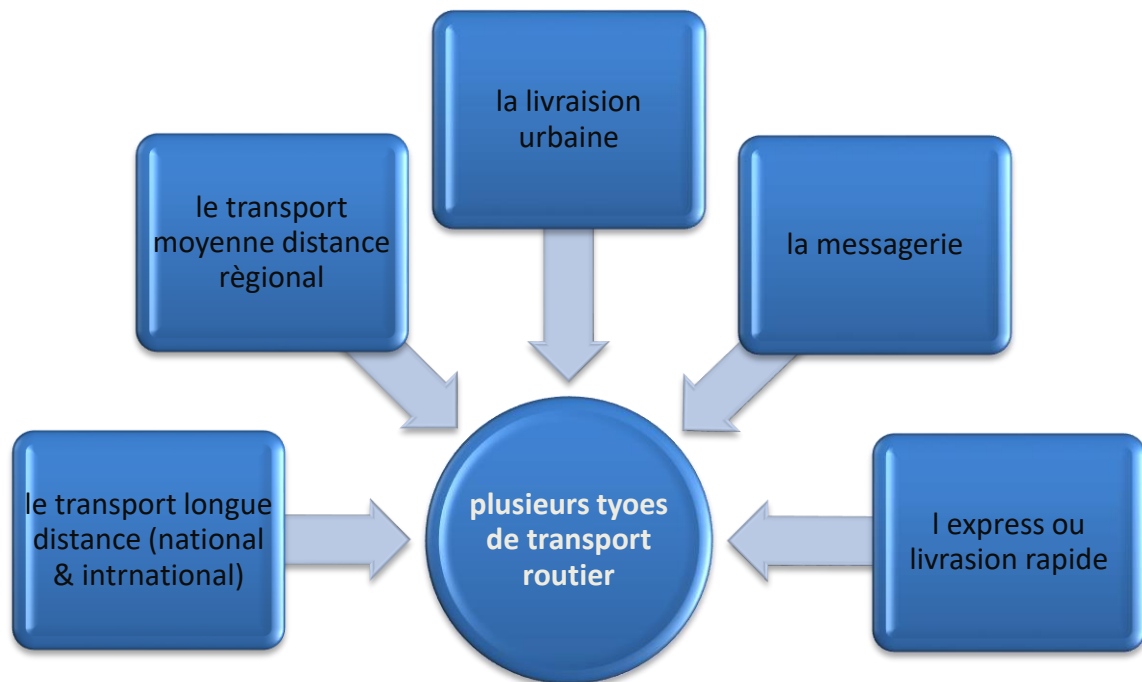
¹ SAINT-ELOI (Jean-Pierre) : pratique du transport routier de marchandises, 3^e édition DUNOD PARIS P42.

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'entreprise

B. Transport pour compte autrui

Nous parlons dans ce cas du transport de marchandises de tiers sans propriété de produits de base l'entreprise. Celui-ci est transporté par une propre véhicule et le chauffeur ou le véhicule loué avec ou sans chauffeur. Pour Bouchet, le transport est considéré comme « une activité économique qui remplit la condition suivante : Un type donné de mouvement d'un objet dans l'espace basé sur un usage social. Il peut être différent d'un type de voyage à un autre et peut varier"¹.

Figure N°4 : Les types de transport routier :



Source : réaliser par nous-même (FNTR Nationale des transport routier).

¹ Bouchet (1988), transport international dans l'économie mondiale, Economisa, Paris. P.23.

2.3. Les avantages et les inconvénients de transport routier**2.3.1. Les avantages**

Parmi les avantages, on cite :

- ✓ Souplesse d'adaptation grâce au service port à port sans rupture de charge et au transport combiné.
- ✓ Délais relativement coûts grâce aux infrastructures routiers et aux procédures douaniers allégées comme TIR.
- ✓ Gamme de service très étendue comme le groupage, le fret, express et le cabotage).

2.3.2. Les inconvénients

On distingue les inconvénients suivants :

- ✓ Sécurité et délais sont dépendants des pays parcourus et des conditions climatiques
- ✓ Cout élevé pour les destinations lointaines.
- ✓ Peut adapter aux grandes quantités.

2.4. Le rôle et l'importance**2.4.1. Le rôle du transport dans l'économie**

Le transport joue un rôle capital et essentiel au sien de l'économie et de commerce des pays et partant, dans le bien-être de leur population. Le transport est conçu comme une composante intégrale du cycle de production –consommation ; pour produire des biens et des services, les entreprises dépendant des transports qui leur permettent d'obtenir des matières premières, des pièces détachées, de la main d'œuvre et de l'énergie et de faire parvenir les biens manufacturés.¹

2.4.2. Le rôle de transport dans la société

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

¹ Mostafa Ben KACEM, chercheur spécialisé en économie de secteur public et management territorial, (l'économie du transport et son impact dans le développement). NAPM : National Association of Purchasing Managers P122.

Le secteur transport est un facteur de soutien à la société. Du point de vue social sur les transports c'est que ce dernier parlementant de répondre au besoin des employeurs et aux sanitaires éducatifs et sociaux essentiels au bien être des individus l'homme actuel sa déplace pour travailles achats, les études et les loisirs. Le développement des infrastructures de déplacement alimente le débat sur la réduction des transports individuels l'encouragement des transports collectifs.

2.5. La réglementation de transport routier de marchandise

Dans la règlementation de transport routier de marchandise, on distingue différents contrats, mais avant de les présenter, on doit présenter brièvement c'est un contrat de prestation de service de TRM.

2.5.1. Le contrat de prestation de service de TRM

A. Définition

Est une convention par laquelle un professionnel s'engage à assurer le déplacement de la marchandise selon un mode transport routier déterminé et moyennant un prix spécifique.

B. L'objet du contrat

L'objet du contrat doit définir :

- ✓ Le contenu du service et toutes les informations sur les services de base (conduite du véhicule, préparation des opérations de chargement et de déchargement, exécution correcte du contrat et exécution de ses équipements spéciaux) sont dans les services auxiliaires (munitions, espace de stockage, etc.).
- ✓ La durée de la prestation et le temps de chargement et de déchargement.
- ✓ Le prix doit couvrir toutes les prestations effectivement effectuées par le transporteur et ses employés maritimes ; il est important de noter que l'affrètement est une technique de transport fréquemment utilisée.

2.5.2. Les différents types de contrat de transport

Quelques types de contrat de transport sont présentés et analysés ci-dessous :¹

A. L'expédition exclusive

C'est un contrat de transport entre le chargeur (expéditeur ou transitaire) et la compagnie de transport, il s'agit du cas le plus fréquent en transport International.

B. Le transport pour compte propre

Il est réalisé par l'entreprise avec ses propres engins de ce transport, ce type de transport est marginal en commerce international (routier éventuellement), du fait des difficultés de gestion du parc.

C. L'affrètement

C'est un contrat de location d'un moyen de transports 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

C'est un contrat où 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

2.6. Tarification en transport

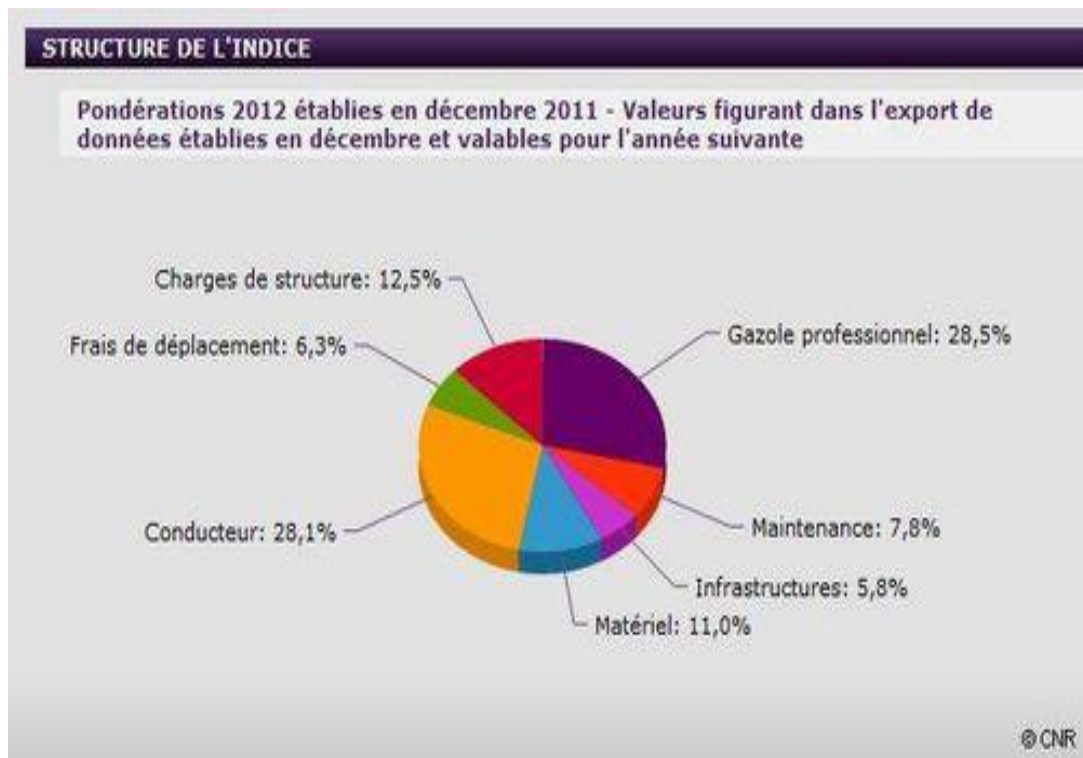
Le transport est soumis à l'obligation de résultat, et le tarif du transport routier est lorsque les biens et services auxiliaires sont réglementés, mais peuvent être réglementés dans certaines circonstances pour devenir un sujet de négociations. "Le transport est généralement

¹ Code commerce Algérie, article 36 relatif au transport, édition AGS, Alger, p19

un élément de coût important comme il représente 40% à 50% du coût total de la logistique»¹.

La figure suivante présente la répartition classique des coûts de transport :

Figure N°5 : La répartition classique des coûts de transport



Source : <https://www.faq-logistique.com/Couts-transport-routier.htm20/05/2021>.

¹BAGLIN(G), BRUEL(O), GARREAU(A), GREIF(M), KERBACHE(L)et DELFT (Management industriel et logistique) édition 6 DUNOD PARIS 2013 P 20.

Section 03 : Présentation du transport routier en Algérie

En matière de transport de marchandise, la route se taille une part très importante par rapport aux autres modes, 95% des transports terrestres sont acheminés par route. Ce secteur présente plusieurs caractéristiques relevant de la diversité de ses composantes et des services qu'il fournit. Cette section s'inscrit dans ce contexte, et vise à présenter ce secteur et les principaux acteurs et l'importance à son niveau.

3.1. Le secteur de transport en Algérie

Le transport est un secteur important dans l'économie algérienne, c'est un levier de développement du pays. Il constitue un secteur d'activité qui influence constamment l'économie. Dans la nomenclature des activités algériennes, ce secteur concerne aussi bien le transport que la communication. Dans notre analyse, nous nous intéresserons au transport routier de marchandises qui appartient à la branche des transports terrestres.¹

3.1.1. La conception du secteur dans la comptabilité nationale

Le transport au niveau d'une nation 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* » (Bouchet 1988).

La nomenclature algérienne des activités s'appuie pour définir les différentes activités, sur un ensemble hiérarchisé de catégories d'activités économiques utilisables qui permet une classification aussi aisée que possible des agents économiques selon leur activité principale.

Dans ce cadre, on retrouve l'activité des transports classifiée dans le secteur des transports et communications, codifié avec la lettre I. Dans ce secteur, seul le transport pour compte de tiers est isolé, le transport pour compte Propre est considéré comme une activité auxiliaire, selon la loi 01- 13 du 7 août 2001, ce dernier est considéré comme une activité complémentaire au transport public. Le transport routier de marchandises relève de la division 60 relative aux transports terrestres, il est répertorié dans la NAA sous le code 60.25.

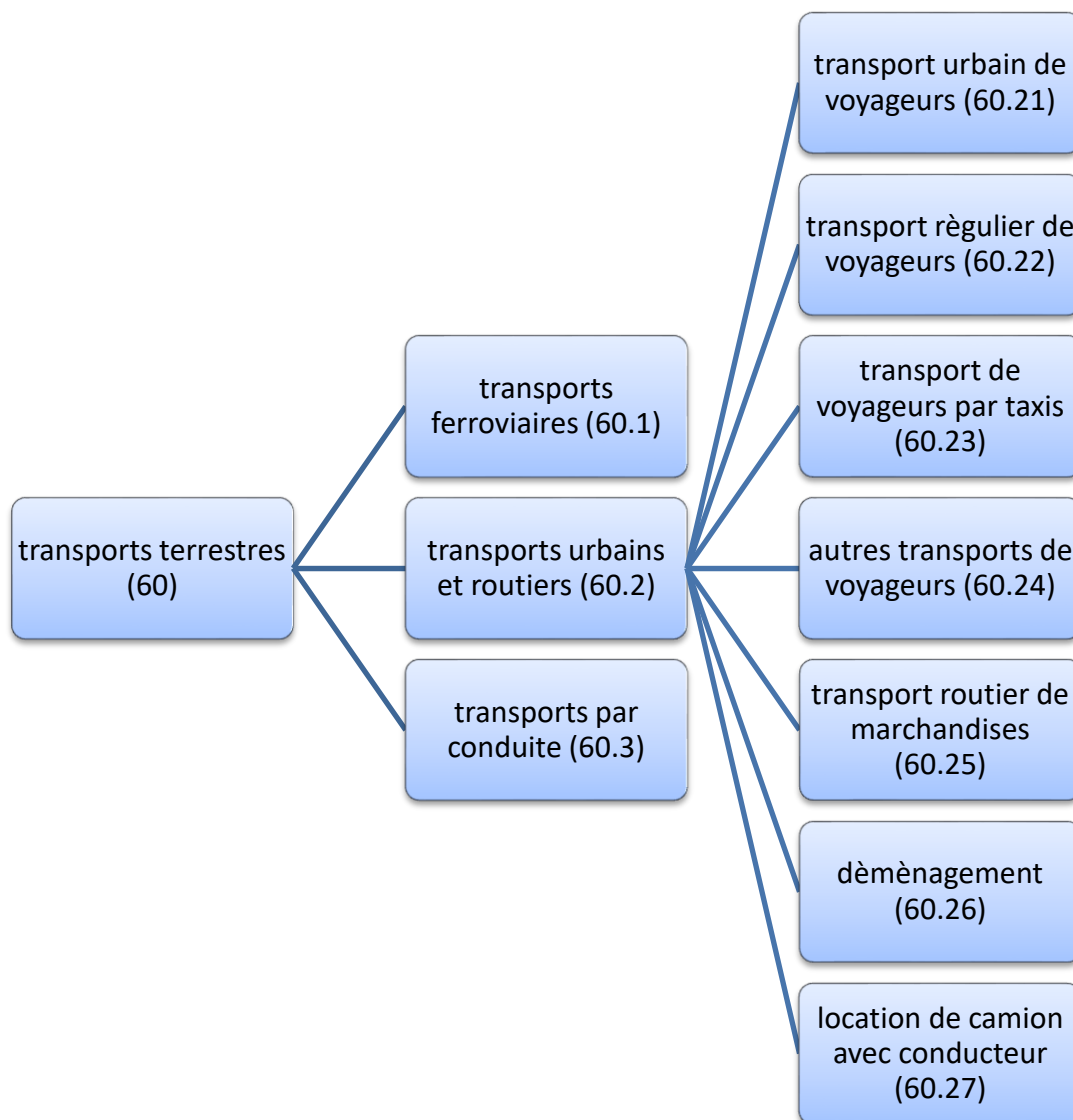
¹ Ministère des Travaux publics.

Selon la nomenclature des activités algériennes (NAA), la classe de transport de Marchandises comprend notamment¹ :

- ✓ Le transport routier à caractère urbain ou de proximité à enlever ou à livrer des marchandises emballées ou non, lors de déplacement de courte durée.
- ✓ Le transport routier de marchandises régulier ou non, interurbain, sur longue distance et international, y compris le transport lourd, le transport en vrac, par conteneurs, hors gabarit, etc. Elle comprend aussi :
 - ✓ La livraison de béton prêt à l'emploi
 - ✓ La collecte du lait à la ferme. En revanche, ce code d'activité, exclut les activités suivantes.
 - ✓ Le ramassage des ordures ménagères.
 - ✓ Les services de transport de fonds
 - ✓ Les activités d'organisation de transport de fret et ou de courrier.

¹ NAA : la nomenclature des activités Algériennes.

Figure N°6 : La branche des transports terrestres



Source : Notre construction à partir de la NAA.

Les marchandises transportées sont classées dans la nomenclature algérienne des produits dans l'ordre présenté dans le tableau suivant :

Tableau N°2 : Les marchandises de transport routier

Les marchandises de transport routier nomenclature algérienne des produits
60.25 Transports routiers de marchandises
60.25.1 Transport routier de marchandises spécialisé
60.25.11 Transport routier frigorifique
60.25.12 Transport routier de produits pétroliers
C: Transport routier de pétrole brut, de gaz naturel et de produits raffinés
NC: Transport de gaz en bouteilles et de revêtements routiers (60.25.17)
60.25.13 Transport routier d'autres vrac liquides ou gazeux
NC: Transport routier de produits pétroliers (60.25.12)
60.25.14 Transport routier de marchandises conteneurisées
60.25.15 Transport routier de courrier
60.25.16 Transport routier de marchandises en vrac sec
C: Transport routier de céréales, farine, ciment, sable, charbon, etc.
60.25.17 Transports routiers spécialisés n. c. a.
C : Transport routier d'automobiles, d'animaux vivants, etc. Livraison de béton prêt à l'emploi, de revêtements routiers, de gaz en bouteilles, etc.
CA: Transport de marchandises par convoyeurs et téléphériques
NC: Transport de fonds (74.60.04)
60.25.2 Transport routier de marchandises non spécialisé
60.25.20 Transport routier de marchandises non spécialisé n. c. a.
60.26 Transport routier de meubles et déménagements
60.26.0 Transport routier de meubles et déménagements
60.26.00 Transport routier de meubles et déménagements
C: Services de déménagements et de garde-meubles, même sans transport routier (Déménagement sur un même site), y compris transport maritime non compté à part
CA: Livraison de meubles et équipements ménagers avec déballage ou installation

Source : Nomenclature Algérienne des Produits, Office National des Statistiques.

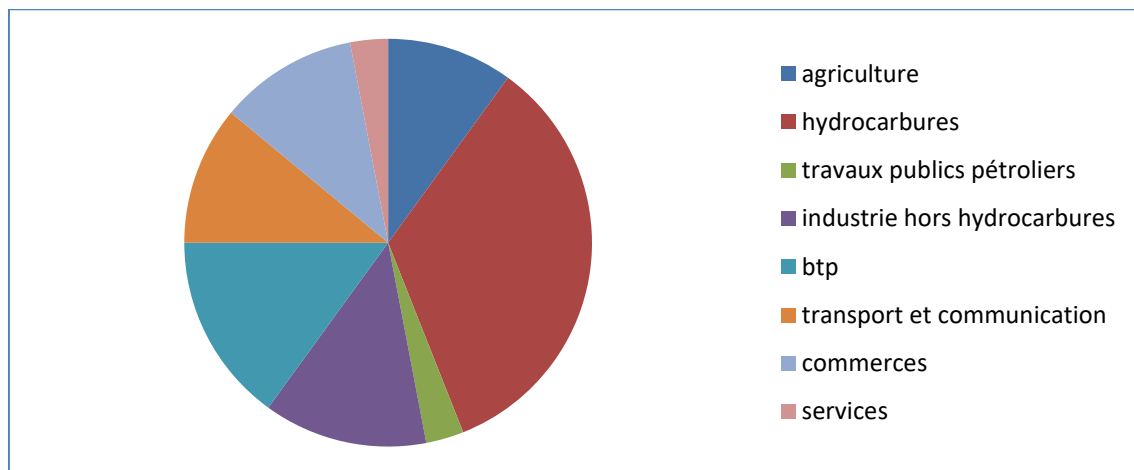
La conception du sous-secteur de transport routier de marchandises dans la comptabilité nationale suscite les remarques suivantes :

- ✓ Le transport n'est pas considéré tout seul, le secteur englobe le transport et les Communications. Donc les données permettant de mesurer son poids dans L'économie ne sont pas précises.
- ✓ Le transport pour compte propre n'est pas inclus dans la branche de transport routier de marchandises, il est considéré comme une activité auxiliaire. A partir de là, les chiffres publiés par l'ONS, qui concernent la répartition de la production nationale brute par secteur d'activité peuvent nous aider à saisir d'une manière approximative l'importance du secteur de transport dans l'économie.

3.1.2. L'importance économique du secteur

Le secteur de transport en Algérie se révèle d'une grande importance. Les indicateurs relatifs à lui attestent de son poids dans l'économie nationale. Sa part avec le secteur des communications s'élève à 11,12% du PIB en 2009, il absorbe 10% des investissements du pays. Ainsi l'enveloppe consacrée à ce secteur dans le cadre du programme quinquennal (2005-2009) est estimée à près de 35 milliard de dollars US et autant pour la période (2009-2014)¹.

FigureN°7 : Répartition sectorielle du PIB par secteur d'activité aux prix courants (2009)

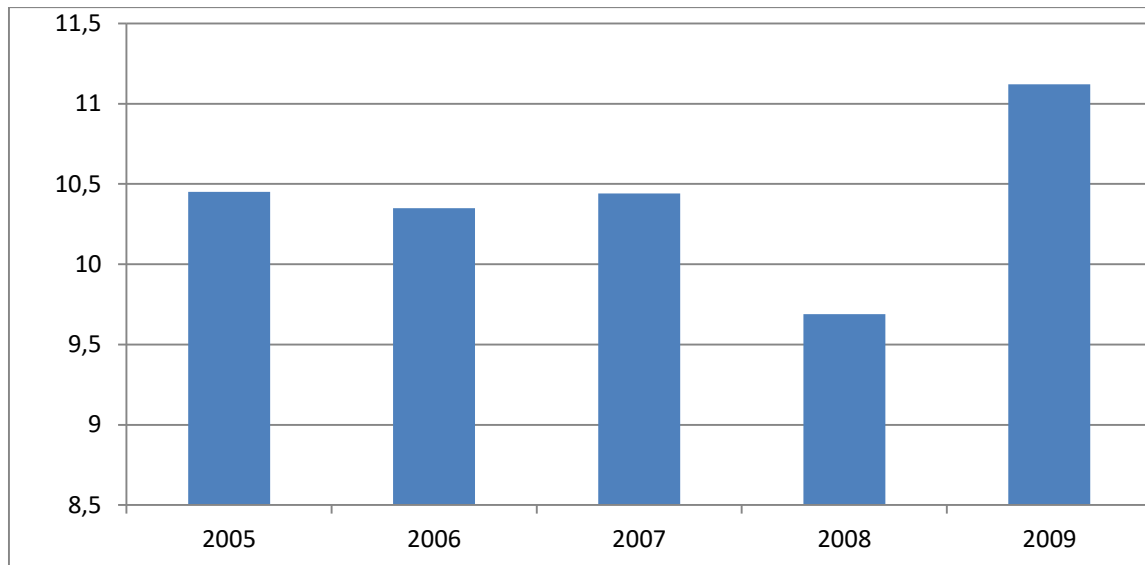


Source : Réaliser par nous-même (mémoire d'université de Oran Transport de marchandises et impact sur l'activité économique régionale) option : Economie régionale et urbaine appliquée. (2009), p 47.

¹ Ministère des Transports.

La figure suivante montre l'évolution de la part du secteur de transport dans le PIB :

Figure N°8 : Evolution de la part du secteur des transports et communications dans le PIB



Source : Réalisé par nous-même, à partir de Mémoire d'université de Oran Transport de marchandises et impact sur l'activité économique régionale option : Economie régionale et urbaine appliquée (2009), P 48.

3.2. L'évolution du mode routier en Algérie

Le transport routier, considéré comme plus flexible, plus rapide et surtout comme produisant un service plus adapté aux demandes des producteurs et des distributeurs que les autres modes de transport, concurrence et prédomine ces derniers. En Algérie, le transport routier, avec plus de 90% des trafics intérieurs du pays, est le mode largement dominant en matière de transport de voyageurs et de marchandises.

Il constitue l'épine dorsale du pays en matière d'approvisionnement et de distribution. Selon le vice-président de l'UNAT Mr Bédane : « *le marché national des*

*transports Terrestres est dominé à 95% par le secteur des transports routiers, le chemin de fer ne représente que 5% de l'ensemble des transports par voie terrestre ».*¹

Les chiffres concernant les parts de la route ne sont pas bien précis, ainsi dans un article dans la revue du Phare, la route présente 85% pour le transport de marchandises et 84% Pour le transport de voyageurs et selon le CNES 2010, (Conseil National Economique Et Social), le transport routier assure en Algérie 90% des mouvements de marchandises (des zones de productions vers les zones de consommations)².

Le gouvernement algérien a marqué sa volonté de rééquilibrer le marché des transports terrestres en allégeant le trafic routier au profit du rail, et ce à partir des politiques de transport qui est inscrites dans le schéma directeur des transports, et l'intérêt croissant qu'accorde le pays aux infrastructures ferroviaires. Le partage modal est une préoccupation primordiale de l'Etat dans une perspective de développement durable, vu que la route génère des externalités négatives, comme la pollution, le réchauffement climatique et la congestion.

La loi 1-13 du 7 Août 2001 encourage la promotion du transport intermodal en considérant « Les investissements d'infrastructures et d'équipements visant la promotion du transport intermodal » comme étant prioritaires (article 9). Mais malgré cela, le mode routier reste prédominant dans la vie économique de l'Algérie. Il est possible de construire une idée sur le volume de transport en se référant à la Structure de l'offre de transport (dont les données sont disponibles).

3.3. Les infrastructures de transport routier en Algérie

L'infrastructure est le support physique de l'activité de transport de marchandises. Un bon déroulement du procès de transport exige la disponibilité d'une infrastructure qui présente des caractéristiques physiques et opérationnelles performantes permettant une fluidité efficiente du transport et, donc, des échanges commerciaux. Cette partie répond sur

¹ KMK « transport routier l'UNAT organise une conférence intitulée ; enjeux et perspectives du Secteur » Le phare n° 117, janvier 2009, P 25.

² Tijani. M « le transport routier en Algérie, un marché ouvert encore pour longtemps » Le phare n°136, aout 2010.

cette problématique, en essayant de présenter le réseau routier et autoroutier national, tout en insistant sur deux critères essentiels à savoir la qualité de la route et le maillage routier.

3.3.1. Présentation du réseau routier national

Le transport routier est le mode prédominant tant pour le transport de personnes que pour les marchandises. Il assure près de 90% des échanges. La quasi-totalité des activités économiques et des agglomérations est desservie par le réseau routier qui révèle une densité contrastée. Ainsi on marque une densité très élevée le long de la bande côtière, assez lâche dans les hauts plateaux et réduite en nombre restreint d'axes dans le sud.

La politique actuelle du secteur des travaux publics, s'attèle chaque année à réaliser des actions qui permettent la sauvegarde et la préservation du patrimoine routier existant, d'une part, et d'autre part à développer des projets structurants, qui visent à mettre en valeur de manière cohérente le territoire. Le réseau routier algérien¹ est constitué en 2011 de 112 696 Km et 4 910 ouvrages d'arts, dont :

- ✓ 29280 km de Routes nationales ;
- ✓ 23771km de Chemins de wilaya ;
- ✓ Et 59645 km de Chemins communaux.

Donc, on constate une forte évolution et amélioration du réseau routier national en termes d'état et de qualité de la route. Ceci se traduit par la volonté de l'Etat de doter le pays d'infrastructures performantes, répondant ainsi à la demande accrue de la route dans la vie économique.

Depuis les années 2000, l'Algérie a consacré des sommes considérables pour préserver le patrimoine routier et créer de nouveaux axes. Le tableau suivant montre que le réseau routier a connu une croissance de 2005 à 2009 de 4394 km, soit une augmentation de 4% durant cette période.

¹Ministère des Transports.

Tableau N° 3 : Evolution des routes nationales revêtues.

Années	1970	1980	1985	1990	1995	2001	2005	2008	2009
Routes nationales revêtues	13 960	14 000	20 515	21 750	22521	23 397	24 709	25689	26087

Source : Ministère des travaux publics.

Entre 1970-2009, les routes sont très majoritairement revêtues. Ainsi le taux de revêtement des routes est estimé à 77% dont :

- ✓ 89% de routes nationales sont revêtues ;
- ✓ 92,66% de chemins de wilaya sont revêtus et ;
- ✓ 62,44% de chemins communaux sont revêtus.

Le tableau ci-dessous distingue la croissance des routes revêtues et des routes non revêtues entre 2001 et 2009 :

Tableau N°4 : Evolution du réseau routier par classe de route.

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 ministère des travaux publics

3.3.2. Investissements en infrastructures de transport en Algérie

Vue les importantes sommes d'argent que nécessitent les infrastructures, leur mise à disposition implique toujours la puissance publique. En l'occurrence d'autre pays, l'Algérie se préoccupe de la réalisation des infrastructures.

Dans la nomenclature des investissements publics qui distingue quatre types d'infrastructure publics¹ :

- ✓ Les infrastructures administratives.
- ✓ Les infrastructures économiques
- ✓ Les infrastructures éducatives.
- ✓ Les infrastructures socioculturelles.

Les infrastructures de transport figurent parmi les infrastructures économiques qui regroupent

- ✓ Chemin de fer.
- ✓ Etudes générales des communications.
- ✓ Routes nationales.
- ✓ Chemin de wilaya.
- ✓ Ports.
- ✓ Aérodrômes.

3.4. Les forces et les faiblesses du transport routier de marchandise en Algérie

A la lumière du diagnostic établi sur le secteur du transport routier de marchandises en Algérie, nous proposons le schéma suivant qui récapitule la structure de l'offre de transport de marchandises.

3.4.1. Les forces

Il y a lieu à noter que le secteur contribue à la lutte contre le chômage notamment à partir du nouveau diagnostic de l'organisation et le fonctionnement du secteur a mis en évidence plusieurs constats qui peuvent être présentés en termes de « forces et de faiblesse » de façon synthétique comme suit ² :

¹ Zakane A. (2003) « dépenses publiques productives, croissance à long terme et politique économique, Essai d'Analyse Econométrique Appliquée au cas de l'Algérie » Thèse pour l'obtention du diplôme de Doctorat d'Etat en Sciences Economiques. Université d'Alger Faculté des Sciences Economiques et Sciences de Gestion, p 197.

² Ces constats sont résumés principalement des entretiens réalisés avec les responsables des directions des Transports.

- ✓ Le marché de transport routier de marchandises est satisfaisant en terme quantitatif : 185000 opérateurs, disposant d'un parc de 1363272 de véhicules de marchandises d'une capacité de charge utile de 1299855 tonnes.
- ✓ Le grand nombre de petits transporteurs et des véhicules de transport (mais largement amortis) favorisent la fixation des prix de transport à des niveaux faibles et les coûts d'immobilisation sont très bas. Ceci contribue à l'amélioration de la compétitivité au sein de ce secteur.
- ✓ 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. Il est peaux dispositifs de l'emploi qui encouragent les jeunes à acquérir des véhicules pour transporter des marchandises.
- ✓ Le secteur offre des opportunités d'investissements à de nombreux particuliers qui ne disposent que d'un capital modeste.
- ✓ La disponibilité d'un parc de véhicules offrant une charge utile très importante et des véhicules très diversifiés répondant ainsi à la demande du marché.

3.4.2. Les faiblesses

On distingue les faiblesses suivantes :

- ✓ Le cadre réglementaire du secteur souffre d'un vide juridique. Les lois ne sont pas adaptées à la réalité des choses ce qui provoque une absence de leur réalisation sur le terrain.
- ✓ Sur le plan institutionnel plusieurs lacunes s'imposent : une absence des services d'appui, notamment la police relevant du ministère des transports qui doit assurer le contrôle des transporteurs ; l'absence de ressources et de compétences permettant aux collectivités locales la prise en charge des missions qui leur sont dévolues en matière d'organisation des transports (plan de transport, plans de circulation, gestion des réseaux de transport urbain) et de la réalisation des infrastructures d'accueil.
- ✓ L'existence d'opérateurs disposant d'un seul véhicule, opérant par des méthodes de travail artisanales sans perspective de développement à moyen et Long termes ; 26 Ces constats sont résumés principalement des entretiens réalisés avec les responsables des directions des économiques
- ✓ L'absence de la formation des opérateurs de transport et de leur personnel dans leur domaine d'activité, et les faibles préoccupations de l'Etat 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 ;
- ✓ La relation entre les acteurs est très fragile, elle est limitée par des inerties organisationnelles qui n'autorisent pas l'exercice de la liberté contractuelle des parties et empêche l'évolution vers plus d'efficacité des structures (entreprises et structures régulatrices ou organisatrices) des outils (modernisation du parc) et des hommes (formation des conducteurs et de gestionnaires).
- ✓ L'absence d'un service de transport de qualité. Dans le cas où les entrepreneurs de transport public qui donneraient une formation à leurs chauffeurs et mettraient sur le marché des véhicules de qualité plus productifs se heurteraient :
 - ✓ le nombre élevé des retours à vide du fait de l'absence d'une organisation permettant la coordination entre les transporteurs et les chargeurs et fournissons l'information comme la bourse de fret par exemple¹.
 - ✓ Le parc, bien que pléthorique, continue de grossir sous la poussée de opportunités offertes par les dispositifs de l'emploi pour acquérir des camions. Ces acquisitions ne correspondent pas à la croissance de la demande. D'autre part, le parc est vétuste, son âge moyen est estimé à plus de 18ans. Cette vétusté Constitue une grande menace du point de vue sécuritaire et environnemental. Dans Le même sens, cette pléthore d'offre ne répond pas aux besoins des usagers qui souffrent de l'inadaptation et l'inadéquation du matériel et des équipements Utilisés à la nature des prestations fournies.

¹ Bourse de fret : C'est un marché dans lequel se confrontent, à tous les moments de la journée, des capacités de transport offertes et des capacités de marchandises à transporter. On parle de bourse de fret en Algérie depuis un bon moment mais aucune initiative à cet égard n'est prise en charge.

Conclusion

Le transport de marchandises n'est pas juste un service qui consiste à déplacer les choses d'un endroit à un autre bien. Il est par contre un processus et un facteur qui intervient dans la production d'autres bien, 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 réglementation et la libéralisation qu'connue le marché dans un contexte de crise politique spécifique.

Aujourd'hui, le transport est le cœur de la vie quotidienne du citoyen et de la compétitivité de l'entreprise. Transport routier de marchandise et réglementé au niveau national et international.

Partie pratique

Chapitre III

*Analyse du mode de
transport routier de la
marchandise au sein de
l'entreprise (TMF)*

Chapitre III Analyse du mode de transport routier de la marchandise au sein de l'entreprise (TMF)

Préambule

Le troisième chapitre de notre travail complète la partie théorique, nous avons effectué un stage pratique au niveau de l'entreprise de TMF logistes.

Ce chapitre comprend trois sections, dans la première, nous ferons une présentation de l'organisme d'accueil et, dans la deuxième, nous présenterons les moyens matériels et outils de l'entreprise TMF La dernière section est consacrée au traitement commercial de l'expédition de la marchandise effectuée par l'entreprise TMF.

Section 01 : Présentation l'organisme de TMF

Dans cette section, nous aborderons le développement de l'entreprise TMF à partir de l'historique d'entreprise de TMF, des moyens de production, l'organigramme de TMF et son activité.

1.1. Présentation de l'entreprise TMF

La Société TMF LOGISTIQUE est une société par action au capital de 509803000,00 da, ayant son siège social à la zone industrielle taharacht akbou, wilaya de Bejaia, immatriculée au centre national du registre de commerce sous le n°04B 0184728, titulaire de numéro fiscal 000406018472857.

Née de la volonté de son promoteur d'apporter une assistance logistique, transports de marchandise, et livraison sous froid de produits alimentaires aux entreprises et aux particuliers. Ses activités se résument en un ensemble de professions sur le plan national qu'international.

Leader depuis sa création en décembre 2004, l'Entreprise TMF a été une entreprise unipersonnelle au Capital social de 100 000 DA, et disposant d'une flotte de 32 camions avec son évolution en Novembre 2005 au capital de 15 000 000.00 DA, et en Mars 2007, Décision de l'entreprise d'ajouter à l'objet social l'activité de Manutention, atteignant une flotte de 120 camions.

En Novembre 2015 suite aux modifications statutaires aux termes d'un acte reçu enregistré et porté sur la donation des parts sociales, les associés ont décidé de changer la

Chapitre III Analyse du mode de transport routier de la marchandise au sein de l'entreprise (TMF)

forme juridique de l'entreprise pour devenir une société à Responsabilité Limitée portant les caractéristiques SARL TRANSPORT DE MARCHANDISES ET FRIGORIFIQUE, d'avoir une flotte englobant 420 camions, puis en Avril 2016, de procéder à l'extension de son objet sociale de l'activité d'Entreposage frigorifique ainsi que le changement de la dénomination sociale de la société pour devenir SARL TMF LOGISTICS.

Le 09 Mai 2016, suite à l'augmentation du capital social de la SARL de 260 000 000 DA à 509 803 000 DA et ce par l'intégration d'un nouvel associé dénommé « Société MAGHREB PRIVATE EQUITY FUND III PCC » et transformation de la forme juridique de la SARL en société par Actions « SPA TMF LOGISTICS ». L'entreprise a entrepris :

- ✓ Décembre 2004 : un capital de l'entreprise à 100 000.00 DA.
- ✓ Novembre 2005 : une augmentation du capital de l'entreprise à 15 000 000.00 DA.
- ✓ Février 2006 : une décision d'extension de l'objet social par l'ajout de l'activité « magasins Généraux (stockage sous-Douanes publique) ».
- ✓ Mars 2007 : une décision de l'entreprise d'ajouter à l'objet social l'activité de manutention.
- ✓ Juillet 2007 : une décision d'extension de l'objet social par l'ajout des activités suivantes :

Commerce de gros de pièces détachées et accessoires pour véhicules et radiation de l'activité Par la suite.

- ✓ Septembre 2007 : une modification statutaire portant sur l'augmentation du capital à 100 000 000.00 DA.
- ✓ Avril 2012 : une modification statutaire portée sur l'augmentation du capital est de 200 000 000.00 DA.
- ✓ 29/11/2015 : SARL capital est de 260 000 000.00 DA.
- ✓ 09/05/2016 : SPA capital est de 509 803 000.00 DA.

La figure suivante présente un exemple de logo de l'entreprise.

Figure N°9 : Logo de l'entreprise



Source : Les données internes de l'entreprise

1.2. L'organigramme d'entreprise TMF

A sa tête, le directeur général qui gère la société SPA TMF logistique, qui a le pouvoir de décision, gère l'entreprise, donne des instructions au directeur adjoint et communique et coordonne entre les différents services.

Il est conçu dans six directions :

1.2.1. Direction des ressources humaines

Elle définit et propose à la direction générale les principes de gestion ressources humaines en support avec les objectifs du business et en ligne avec la politique RH groupe.

Elle prend en charge les opérations suivantes :

- ✓ Elaboration de l'organigramme.
- ✓ Evaluation des compétences du personnel.
- ✓ Détermination de l'adéquation du poste de travail et de la personne affectée au poste.
- ✓ Prévisions des besoins en personnel et en recrutement.
- ✓ Etablissement et suivi de la réalisation du plan de formation et recrutement.
- ✓ Gestion des dossiers de la personne.
- ✓ Gestion de la paie.
- ✓ Evaluation des formations et des recrutements.
- ✓ Démarche auprès des institutions (déclarations...).
- ✓ Evaluation de la performance du personnel.

Chapitre III Analyse du mode de transport routier de la marchandise au sein de l'entreprise (TMF)

1.2.2. Direction des finances et comptabilité

Elle procède à l'enregistrement de toutes les opérations effectuées par l'entreprise à la cour de l'année, elle est constituée de deux services :

A. Service des finances trésorerie

Procède au règlement de toutes les factures d'un côté et l'encaissement de toutes les créances de l'entreprise émises à la banque de l'autre côté.

B. Service comptabilité

Procède au contrôle et l'enregistrement de toutes les factures d'achat et d'investissement de l'entreprise.

La mission des deux services se résume comme suit : - Assurer une veille administrative, technique et réglementaire pour tout ce qui a trait aux finances, comptabilité et fiscalité de l'entreprise ; - Assurer la bonne gestion financière des ressources de l'entreprise ;

- ✓ Veiller au maintien des équilibres financiers et à l'amélioration des indicateurs.
- ✓ Veiller à l'application et mise en œuvre des normes et principes comptables, financiers et fiscaux tel que défini par la réglementation en vigueur.
- ✓ Veiller à l'application et mise en œuvre des décisions des actionnaires de l'entreprise.

1.2.3. La direction commerciale

Elle suit la facturation, la gestion du potentiel du client et le recouvrement des créances, elle s'occupe de :

- ✓ Détermination et formation des exigences du client.
- ✓ Mesure de la satisfaction client.
- ✓ Assurer une communication, en continue, avec le client lors de l'exécution du contrat.

1.2.4. La direction transport et logistique

Elle expédie les produits et matières nécessaires, qui consistent à charger les camions à livrer aux différents clients, assure et gère également le transport de tous les produits finis ou semi finis et d'autres composants pour le compte de ses clients.

Elle prend en charge aussi les opérations suivantes :

- ✓ Prestation de services de transport de marchandise ordinaire et frigorifique.

Chapitre III Analyse du mode de transport routier de la marchandise au sein de l'entreprise (TMF)

- ✓ Prestation de services des engins de manutention.
- ✓ Prestation de services de location des aires de stockage.
- ✓ Mettre à disposition des clients internes et externes des engins de manutention.
- ✓ Planification de la mise à disposition des véhicules et engins de manutention pour les clients de la société.
- ✓ Suivre l'exploitation de matériels de transport.
- ✓ Localisation des mouvements des véhicules sur le territoire national par satellite.
- ✓ Location des surfaces d'entreposage.

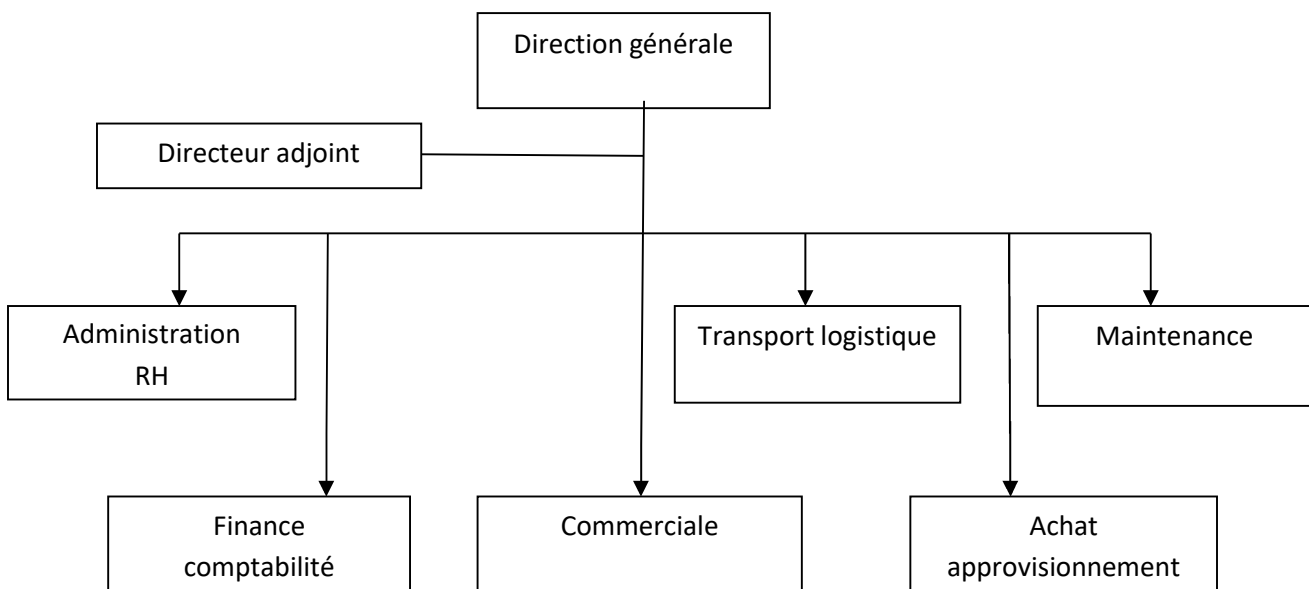
1.2.5. La direction d'approvisionnement

Elle met à la disposition des structures de TMF SPA de PDR ainsi que des prestations de services demandés dans les délais prévus.

1.2.6. La direction maintenance

Elle remettre en états les véhicules et les engins de manutention après avoir subis des arrêts techniques pour assurer leurs disponibilités, prendre en charge la maintenance préventive des véhicules et des engins de manutention et assurer la maintenance préventive et la maintenance corrective des chambres froides.

Figure N°10 : Organigramme de TMF SPA



Source : Réalisé par nos soins à l'aide du personnel de l'entreprise.

Chapitre III Analyse du mode de transport routier de la marchandise au sein de l'entreprise (TMF)

1.3. Les principaux clients de l'entreprise TMF

La flexibilité de l'approche client et la prise en charge de leurs exigences essentiellement relatives à la sécurité, l'environnement et à la qualité faisant de l'entreprise un partenaire avec les plus grandes sociétés dans le secteur de l'industrie et agroalimentaire opérant en Algérie.

SPA TMF logistique propose une qualité des services avec des prix imbattables :

- ✓ Rouïba
- ✓ Général emballage
- ✓ Danone
- ✓ Saida
- ✓ Fruital
- ✓ La belle
- ✓ Institut pasteur

1.4. Les principaux concurrents

Le marché des services logistiques devient de plus en plus compétitif avec TMF logistique avec l'émergence de nouveaux acteurs spécialisés dans le transport marchandise, nous pouvons citer :

- ✓ Numilog
- ✓ Bejaïa logistique.
- ✓ La flèche bleu Algérienne.

1.5. Politique qualité TMF

L'entreprise entend de consolider sa position de leader dans le transport de marchandise et frigorifiques, et ambitionne de poursuivre son développement en offrant de différents services d'entreposage, afin de satisfaire les besoins et attentes de ses clients.

En adéquation avec cette stratégie, les principaux objectifs sont :

- ✓ Accroître la satisfaction des clients et des parties intéressées.
- ✓ Acquérir et fidéliser de nouveaux clients.

Chapitre III Analyse du mode de transport routier de la marchandise au sein de l'entreprise (TMF)

- ✓ Assurer la conformité des services TMF aux exigences des clients et aux légales et réglementaires.
- ✓ Optimiser et continuer les ressources de l'entreprise.
- ✓ Développer en continu les compétences et connaissances individuelle et collectives.
- ✓ Maîtriser les risques qualité et professionnels.
- ✓ Améliorer les performances de processus de l'entreprise.
- ✓ Améliorer en continu la pertinence, l'adéquation et l'efficacité du système management qualité.

Le système de management de la qualité mis en place par **TMF LOGISTICS** constitue un levier pour la satisfaction des parties intéressées et l'amélioration de ses performances.

Le SMQ sera évalué et analysé régulièrement et la revue de direction annuelle permettra de statuer sur l'efficacité, les besoins d'amélioration, la cohérence de notre orientation stratégique vis-à-vis de ce dernier.

Section 02 : Les moyens et outils de TMF

SPA TMF logistique assure le transport de la marchandise par plusieurs outils et moyens matériels de toutes capacités et moyens humains professionnelles sur l'ensemble du territoire national et notamment à l'extérieurs de pays voisins la Tunisie et la Lybie. Elle propose une gamme de service complète énumérée. Nous allons définir les moyens dont TMF dispose pour répondre aux exigences de ses clients.

2.1. Les moyens de l'effectif l'entreprise TMF

L'effectif de cette entreprise s'élève à 387 employés au cours de l'année 2018. Le graphe ci-dessous montre l'évolution de son effectif.

Tableau N°5 : Répartition des effectifs par tranche d'Age :

AGE	FEMME	HOMME	TOTAL
-30			29
-40			190
-50			118
50			72
TOTAL EFFECTIFS 31/12/2020			409

Source : Les données internes de l'entreprise

Durant l'année 2018, le nombre de recrutement effectué s'élève à 126 recrues, leur répartition suivant la catégorie socioprofessionnelle est détaillée comme suit :

Tableau N°6 : Répartition des effectifs selon la catégorie socioprofessionnelle :

CATEGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE	TOTAL
CADRE	11
MAITRISE	03
EXECUTION	112
TOTAL RECRUS EN 2017	126

Source : Les données internes de l'entreprise

Chapitre III Analyse du mode de transport routier de la marchandise au sein de l'entreprise (TMF)

Selon les données du tableau ci-dessous, nous remarquons que :

- ✓ Les cadres représentent 4,89% des effectifs.
- ✓ Les agents de maîtrise représentent 7,58%.
- ✓ Les agents d'exécution représentent 87,53% sur la totalité des effectifs.

SPA TMF LOGISTICS possède un ensemble des contrats professionnels pour assurer le transport de la marchandise et répondre aux besoins de ses clients en termes de délais, accueil et qualité de service.

Tableau N°7 : Répartition des effectifs selon le type de contrat

TYPE DE CONTRAT	TOTAL
CDI	72%
CDD	28%
Total effectifs	100%

Source : Les données internes de l'entreprise

2.2. Les moyens matériels

L'entreprise TMF dispose actuellement d'une flotte très importante qui dépasse les 500 véhicules de toutes capacités des charges de 20 tonnes et plus, disponibles 24/24 H - 7/7 J pour satisfaire les besoins en transport de ses clients. Le tableau suivant représente les différents matériels avec leur capacité de char.

Tableau N°8 : Les différents matériels de TMF

Nom de matériel	Nombres	Capacités
Porte conteneur	52	20. 40T
Semi-remorque frigorifique	72	10. 15. 20T
camion bâché	152	10.15. 20T
Camion- plateau	8	5. 20 T
Stickers	8	40t.45T
Chariot élévateur	8	27t. 30t
Dépannage de grande capacité	2	/

Source : Document interne de TMF (Réalisé par nous-même).

2.2.1. Porte conteneur

Ce sont des véhicules pour transporter les conteneurs maritimes 20 tonnes et 40 tonnes, chargés de marchandises sèches ou de marchandises sous température dirigée. Leur capacité de charge est de 40 tonnes, la figure suivante représente le porte conteneur de TMF.

La figure suivante présente un exemple de Porte-conteneur.

FigureN°11 : Porte-conteneurs :



Source : Les données internes de l'entreprise

2.2.2. Semi-remorques frigorifiques

Ce sont des véhicules pour le transport de marchandise, et livraison sous froid de produits alimentaires particuliers comme par exemple les viandes et les œufs. Des marchandises qui sont sensible aux variations de température, ils peuvent charger jusqu'à 30 tonnes.

FigureN°12 : Semi-remorque frigorifique :



Source : Les données internes de l'entreprise

Chapitre III Analyse du mode de transport routier de la marchandise au sein de l'entreprise (TMF)

2.2.3. Camions bâchés

Ce sont des véhicules standards pour le transport de marchandises emballées non sensibles aux variations de température, et peuvent être utilisés pour les transports de tous types.

FigureN°13 : Camions bâchés



Source : Les données internes de l'entreprise

2.2.4. Stickers

C'est un engin de manutention des conteneurs rangés en blocs, il peut prendre des conteneurs pleins. Le sticker facilite les petits déplacements dans les entrepôts et empile les conteneurs l'un sur l'autre avec une capacité de charge de 45 tonnes et de gerbage sur cinq niveaux.

FigureN°14 : Stickers



Source : Les données internes de l'entreprise

Chapitre III Analyse du mode de transport routier de la marchandise au sein de l'entreprise (TMF)

2.2.5. Grue mobile

Un appareil de levage et manutention réservée aux lourdes charges. Elle est utilisée dans de nombreux domaines tels que la construction, l'industrie ou encore le transport. Elle trouve son intérêt quand aucun moyen de levage stationnaire n'est présent ou n'a la capacité de faire le travail demandé. Ainsi que d'autres matériels qui facilitent la tâche et rendent l'entreprise très souple pour satisfaire facilement le besoin de ses clients.

2.2.6. Chariots élévateurs

Les chariots élévateurs sont des appareils de levage et de manutention à deux dimensions petit et grand tonnage, destinés à déplacer les conteneurs et les palettes dans les zones de stockage et les charger sur les camions, la capacité est de charge de 2 à 25 tonnes.

FigureN°15 : Chariot élévateur grand tonnage



Source : Les données internes de l'entreprise

2.2.7. Camion-citerne

L'entreprise met à la disposition de ses clients des citernes pour le transport de liquides alimentaires d'un seul compartiment, d'une jaquette extérieure en acier inoxydable, isolée par calorifuge mixte de 8 mm de laine de verre et de 3 mm de polyuréthane, équipée de filtres stériles et de pompe de transfert. La capacité de charge utile est de 27 tonnes ou 22 000 litres.

Les citernes pour le transport de produits pétroliers a 04 compartiments, renforcées par des lames brisent flottes. Elle est équipée d'un système de chargement/déchargement

Chapitre III Analyse du mode de transport routier de la marchandise au sein de l'entreprise (TMF)

constitué de 04 conduites DIN 80 terminées aux extrémités par 04 vannes de déchargement chacune à fermeture rapide.

2.2.8. Dépannage de grande capacité

C'est un véhicule qui sert à transporter des véhicules automobiles, généralement lors d'une panne ou d'un accident le véhicule est chargé et acheminé vers un garage ou à une caisse d'automobile.

Pour le bienfait et la sécurité de son matériel et son entretien, SPA TMF LOGISTICS possède trois Parcs implantés dans des régions différentes au niveau national :

- ✓ Parc Akbou.
- ✓ Parc Alger.
- ✓ Parc Sétif.

2.3. Les outils utilisés à TMF

Pour une meilleure organisation de la gestion de ses opérations, TMF utilise de différents systèmes afin de bien gérer le travail et le traitement des opérations d'acheminement du point de départ jusqu'à la destination final. On distingue les outils ou systèmes suivants :

2.3.1. Transport Management Système

TMF dispose d'un système logiciel de gestion du transport et d'aide à la décision qui a pour objectif d'effectuer des activités en temps réel, d'assurer une bonne planification du transport, d'offrir un niveau élevé de l'efficacité opérationnelle pour ses clients, d'améliorer le service et s'adapter aux besoins de ses clients.

Le TMS assure plusieurs tâches telles que :

- ✓ La gestion de la flotte de véhicules et chauffeurs.
- ✓ Le suivi de la maintenance du matériel roulant.
- ✓ La gestion des temps de conduite.
- ✓ L'optimisation des tournées de livraison.
- ✓ La traçabilité des marchandises.
- ✓ Gestion de la facturation.

Chapitre III Analyse du mode de transport routier de la marchandise au sein de l'entreprise (TMF)

- ✓ Le suivi des consommables.
- ✓ La communication embarquée avec les chauffeurs, - Gestion des plannings de chargement et déchargement.

2.3.2. Echange de données informatisées (EDI)

EDI est un système électronique de gestion et de télétransmission de l'information sans papiers (échange des données informatisées d'un ordinateur à un autre), permettre de réaliser la gestion des flux, en améliorant la logistique.

Après la présentation, des moyens et les outils utilisés par TMF, pour le transport de marchandises, on présente dans ce qui suit l'activité et le traitement commercial d'expédition de marchandise.

Section 03 : L'activité et le traitement commercial d'expédition

Dans cette section nous allons expliquer l'activité d'entreprise TMF et les étapes et les procédures à suivre lors d'une opération d'acheminement des marchandises. Nous avons pris comme exemple une opération d'acheminement faite par TMF pour le compte d'une autre entreprise qui est GENERAL EMBALLAGE, sous laquelle TMF transporte par camion des marchandises (plaque en carton) fournis par General Emballage pour son client STE PALTEC qui se trouve hors les frontières nationales, plus précisément en Tunisie.

3.1. L'activité logistique de l'entreprise TMF

Le tableau de bord logistique de spa TMF est lié directement à la direction générale comme on le voit dans l'organigramme. Pour l'entreprise TMF, l'objectif d'avoir un tableau de bord est que celui soit un outil d'aide à la décision sur les actions correctives face à des dysfonctionnements mis en évidence et il permet d'avoir une vision exacte des moyens mis en place et enfin, il sert à piloter la logistique. Chaque indicateur du tableau de bord doit répondre aux objectifs suivants : évaluation, diagnostique, communication, motivation. L'élaboration du tableau de bord se fait à partir de l'alimentation par les états quotidiens des ressources (personnel, camion...) et l'ensemble des KPI.

L'élaboration du tableau de bord logistique de spa TMF se fait en 3 étapes :

- ✓ Le reporting : chaque jour à 9h il y'a une réunion où ils collectent toutes les données et informations.
- ✓ Le regroupement des statistiques par paramètres en KPI : c'est-à-dire toutes les informations et données seront regroupées par chaque paramètre en KPI (chauffeurs, camions, remorques... etc.)
- ✓ La lecture du tableau de bord et l'interprétation : chaque donnée et information doit être interpréter et mise en place.

Ce qui rend en charge d'élaboration du tableau de bord logistique au niveau de spa TMF c'est le responsable de planification et performance logistique et parmi ses tâches :

- ✓ Optimisation des ressources ;
- ✓ Planification opérationnel ;

Chapitre III Analyse du mode de transport routier de la marchandise au sein de l'entreprise (TMF)

- ✓ Planification stratégique
- ✓ La performance logistique

Spa TMF a un objectif important par l'utilisation des tableaux de bord qui est mieux gérer ses activités et faciliter ses tâches.

Dans cette étude, on a deux paramètres à étudier dans l'ensemble du tableau logistique de TMF :

- ✓ Les tableaux de bord logistiques : paramètre (chauffeurs).
- ✓ Les tableaux de bord logistiques : paramètre (camions).

Figure N°16 : Les deux paramètres du tableau de bord logistique TMF (camionset chauffeurs).

Pa	C:	%	T	M	D	je	ve	sa	di	lu	m	m	je	ve	sa	di	lu	m	m	je	ve	sa	di	lu	m	m	je	ve	sa	di	lu	m	m	je	ve	sa
	D.	E.	F.	G.	H.	I.	J.	K.	L.	M.	N.	O.	P.	Q.	R.	S.	T.	U.	V.	W.	X.	Y.	Z.	AA.	BB.	CC.	DD.	EE.	FF.	GG.	HH.	II.	JJ.	KK.	LL.	
chauffeur	[Complex grid of alphanumeric characters for drivers, with a yellow highlight on column G]																																			
camion	[Complex grid of alphanumeric characters for trucks, with a yellow highlight on column G]																																			

Source : Les données internes de l'entreprise

Cette figure représente une partie du tableau de bord générale, elle nous indique les deux paramètres camions et chauffeurs durant le mois de mars dans le tableau de bord logistique de TMF. Elle nous montre l'ensemble des états des camions et chauffeurs ainsi que leur totale, moyenne par jour.

Chapitre III Analyse du mode de transport routier de la marchandise au sein de l'entreprise (TMF)

- ✓ Pour les chauffeurs, elle nous montre leurs états (congé maladie), avec un minimum d'effectif 3 et maximum 7 qui sont en congé maladie durant le mois mars.
- ✓ Pour les camions, elle nous montre leurs états (défaut communication). Dans l'ensemble du mois la communication est bonne 20 jours sans défauts. Dans les journées 13 et 14 mars, on remarque que le nombre des défauts de communication est très élevés par rapport à d'autres journées.

Figure N°17 : Les états des camions (section Alger) du (14/03/2018) jusqu'au (18/03/2018) :

	DM	DN	DO	DP	DQ	DR	DS	DT	DU	DV
1	14/03/2018		15/03/2018		16/03/2018		17/03/2018		18/03/2018	
2	TR212	MAD	TR212	MAD	TR212	SPC	TR212	SPC	TR212	SPC
3	TR216	MAD	TR216	MTP	TR216	SPC	TR216	MAD	TR216	MAD
4	TR218	MAD	TR218	MTP	TR218	SPC	TR218	SPC	TR218	MAD
5	TR230	MAD	TR230	MAD	TR230	SPC	TR230	SPC	TR230	MAD
6	TR222	MAD	TR222	SPC	TR222	SPC	TR222	SPC	TR222	MAD
7	TR225	MAD	TR225	MTP	TR225	SPC	TR225	SPC	TR225	MAD
8	TR235	MAD	TR235	SPC	TR235	SPC	TR235	SPC	TR235	SPC
9	TR233	MAD	TR233	MAD	TR233	SPC	TR233	SPC	TR233	MAD
10	TR234	MAD	TR234	MTP	TR234	SPC	TR234	SPC	TR234	MAD
11	TR238	MAD	TR238	SPC	TR238	MAD	TR238	MAD	TR238	MAD
12	TR228	MTP	TR228	MAD	TR228	MAD	TR228	MAD	TR228	MAD
13	TR211	MAD	TR211	MAD	TR211	SPC	TR211	SPC	TR211	MAD

Source : Données interne de l'entreprise

On remarque d'après la figure, le camion TR212 est en état de mise à disposition (MAD), TRR228 est en état de maintenance planifier (MTP), TR234 est en état de sans plan de charge (SPC) été.

Chapitre III Analyse du mode de transport routier de la marchandise au sein de l'entreprise (TMF)

FigureN°18 : Le planning chauffeurs section bache

		Taux	2994	Total Chauffeur Bache			93	93	93	93
				GE EXP			0	0	0	0
				Planning Chauffeurs Section Bache			93	93	93	93
J- Trav	Kilometrage du Mois	J- Rep	N° TEL	Non / Prenom	Camion	Attelage	jeu. 1 mars 18	ven. 2 mars 18	sam. 3 mars 18	dim. 4 mars 18
16	8 098	7	*****	nom et prenom du chauffeur	TR020		AKBOU-SIDI BELABBES	AKBOU-ALGER	Repos A	Repos A
25	9 304	4	*****	nom et prenom du chauffeur	CB054		AKBOU-BOUMERDES	AKBOU-BLIDA	AKBOU-ALGER	AKBOU-ALGER
24	9 848	7	*****	nom et prenom du chauffeur	TR232		AKBOU-BEJAIA	Repos A	Repos A	AKBOU-BLIDA
27	9 892	4	*****	nom et prenom du chauffeur	TR205		AKBOU-BEJAIA	BOU-HASSI MESSAOL	Missionnaire	Missionnaire
27	10 244	3	*****	nom et prenom du chauffeur	TR192		AKBOU-BOUIRA	Repos A	AKBOU-BEJAIA	AKBOU-TOUGGOURT
15	4 656	3	*****	nom et prenom du chauffeur	TR074		Missionnaire	Missionnaire	Repos A	AKBOU-ALGER
24	11 234	5	*****	nom et prenom du chauffeur	TR254		AKBOU-ORAN	Repos A	Repos A	AKBOU-BEJAIA
14	5 041	4	*****	nom et prenom du chauffeur	CF008		Recp	Repos A	Formation	Formation
0		0	*****	nom et prenom du chauffeur	TR035		CA	CA	CA	CA
19	5 636	9	*****	nom et prenom du chauffeur	CF038		Missionnaire	Repos A	AKBOU-ALGER	AKBOU-ALGER
23	8 799	7	*****	nom et prenom du chauffeur	TR182		AKBOU-ALGER	Repos A	Repos A	AKBOU-BLIDA
22	8 394	8	*****	nom et prenom du chauffeur	TR131		Missionnaire	Repos A	Repos A	AKBOU-TIZI OUZOU
24	8 432	5	*****	nom et prenom du chauffeur	TR154		Missionnaire	AKBOU-TUNISIE	Missionnaire	Missionnaire
21	6 930	10	*****	nom et prenom du chauffeur	CB024		AKBOU-BLIDA	Repos A	Repos A	AKBOU-ALGER
12	4 300	6	*****	nom et prenom du chauffeur	CF030		AKBOU-ALGER	Repos A	AKBOU-BLIDA	AKBOU-BLIDA
20	8 456	9	*****	nom et prenom du chauffeur	TR196		AKBOU-BLIDA	Repos A	Repos A	AKBOU-ALGER

Source : données interne de l'entreprise

Ce tableau au-dessus il indique le planning chauffeurs section bache on trouve :

- ✓ Les journées de travail des chauffeurs
- ✓ Le kilométrage du mois pour chaque chauffeur
- ✓ Le repos des chauffeurs
- ✓ Les numéros de téléphone des chauffeurs
- ✓ Les noms et les prénoms des chauffeurs
- ✓ Le numéro de camion de chaque chauffeur
- ✓ Les destinations de chaque chauffeur par jour

Par exemple : le chauffeur xxxx a pris le camion TR020 il a travaillé 16 jours et il a pris 7 jours de repos pendant le mois de mars avec un totale de kilométrage 8098, sa destination le 01/03 c'est akbou-sidi bellabes, 02/03 c'est akbou-alger, 03/03 c'est repos.

3.2. Traitement d'une opération Bache d'acheminement des marchandises :

Dans ce point, nous allons expliquer les étapes et les procédures à suivre lors d'une opération d'acheminement des marchandises. Nous avons pris comme exemple une opération d'acheminement faite par TMF pour le compte d'une autre entreprise qui est GENERAL EMBALLAGE, sous laquelle TMF transporte par camion des marchandises

Chapitre III Analyse du mode de transport routier de la marchandise au sein de l'entreprise (TMF)

(plaque en carton) fournis par General Emballage pour son client STE PALTEC qui se trouve hors les frontières nationales, plus précisément en Tunisie.

3.2.1. Description du processus d'acheminement

Dès que GENERAL EMBALLAGE exprime son besoin de recoure au service de TMF pour fournir son client tunisien des plaques en carton, elle contactera TMF pour conclure un contrat sous lequel cette dernière transportera ces plaques en carton pour le compte de General Emballage.

Après avoir reçu ce qu'on appelle les ordres du transport, qui viennent de la part de General Emballage, deux services collaborent ensemble pour la réalisation de cette opération au niveau de TMF.

En premier lieu, le service commercial négocie le contrat du transport matérialisé par une lettre de voiture CMR, réalisée par GENERAL EMBALLAGE en trois exemplaires :

- ✓ Le premier pour : GENERAL EMBALLAGE.
- ✓ Le deuxième pour : SPA TMF LOGISTICS.
- ✓ Le troisième pour STE PALTEC.

Qui contient les mentions suivantes :

- ✓ Expéditeur : GENERAL EMBALLAGE, Zac Taharacht, Akbou 06001, W Béjaïa Algérie ;
- ✓ Lieu et date de la prise en charge de la marchandise : Akbou ;
- ✓ Destinataire : STE PALTEC, Avenue Mohamed Ali Hammami, Cité Monji Slim, Sid Thabet, Ariana-2020-Tunisie ;
- ✓ Lieu de livraison : Avenue Mohamed Ali Hammami, Cité Monji Slim, Sid Thabet, Ariana-2020-Tunisie.
- ✓ Transporteur : SPA TMF LOGISTICS, Zac Taharacht, Akbou 06001, W Béjaïa Algérie.
- ✓ Transporteur successif : Point de passage 46 Bouchebka.
- ✓ Nature de la marchandise : Plaque en carton.

Chapitre III Analyse du mode de transport routier de la marchandise au sein de l'entreprise (TMF)

Le responsable du transport logistique reçoit par email la commande à expédié de la part du GENERAL EMBALLAGE, plaque en craton, ce bon doit être chargé après trois jours. Le responsable distribue ce bon au planificateur à savoir la direction de la marchandise qui est vers la Tunisie, le travail du planificateur se déroule en deux étapes :

A. Dans la première étape

Le planificateur mobilise le matériel disponible selon la nature de la commande (des plaques en carton dans l'exemple), dans ce cas le type du matériel choisi pour cette expédition est un tracteur routier semi-remorque de marque Scanie immatriculé sous le numéro : 07 393 513 06 et remorque plateau Bâchée de marque FLIEGL immatriculée sous le numéro : 120 758 13 06.

B. La deuxième étape

Après la planification des expéditions, le planificateur prépare les documents qui doivent accompagner le chauffeur dans sa mission :

➤ Ordre de mission

Ce document permet au chauffeur de prouver qu'il est sous l'autorité de son entreprise pendant l'accomplissement de sa mission qui lui permet d'être couvert en cas d'accident de travail durant cette mission. L'ordre de mission doit contenir toutes les mentions suivantes :

- ✓ Nom et Prénom du chauffeur ;
- ✓ Fonction : Chauffeur Semi-remorque.
- ✓ Affectation : Direction.
- ✓ Résidence administrative : Zac Taharacht Akbou 06200 W, Bejaïa Algérie.
- ✓ Lieu du déplacement : STE PALTEC, Avenue Ali Hammami, Cité Mouji Slim, Sid Thabet, Arianna-2020-Tunisie.
- ✓ Motif de déplacement : livraison de marchandise.
- ✓ Moyen de transport : tracteur routier semi-remorque de marque Scanie et remorque plateau bâchée.
- ✓ Date de départ : le 14/05/2018 ; - Date de retour : fin de mission.

Chapitre III Analyse du mode de transport routier de la marchandise au sein de l'entreprise (TMF)

➤ **Assurance voyage et assistance**

C'est une assurance limitée dans le temps qui garantit le chauffeur, en cas d'accident ou maladie survenus au cours de sa mission. Elle prend en charge l'assuré qui est le chauffeur en cas de maladie ou de blessure.

➤ **Assurance du matériel**

Cette assurance garantie de matériel est utilisée pour l'expédition de la marchandise (plaque en carton) à la cour de cette mission. Pour notre cas, TMF a assuré : olé tracteur semi-remorque (voire l'annexe no 4) ; La remorque plateau bâchée.

C'est un document qui fait preuve que le directeur général a donné une procuration au chauffeur pour la livraison de la marchandise de SPA General Emballage vers son client tunisien. Il est signé et approuvée par le directeur général de SPA TMF Logistics et égalisé par le président de l'assemblée populaire communal (APC) de la commune de naissance du chauffeur.

Après l'accomplissement du dossier, le chauffeur peut commencer sa mission et acheminer la marchandise jusqu'à sa destination finale en Tunisie. L'opération sera suivie, tout au long du trajet, par un système TMS pour éviter tout type d'accident ou retard afin de satisfaire le client.

Chapitre III Analyse du mode de transport routier de la marchandise au sein de l'entreprise (TMF)

Conclusion

Notre stage chez TMF LOGISTICS nous permet de suivre de près le processus entreprise de transport routier. Les activités de TMF jouent un rôle important le transport de marchandises courage permanent pour bien avancer par l'action sur les routes d'Algérie liés a la circulation des marchandises. La route une voie fiable et sure pour le transport de marchandises, nationale ou internationale.

Conclusion Générale

Conclusion Générale

Le développement des fonctions logistiques est devenu un besoin économique pour comprendre le développement du transport de diverses marchandises, la vulgarisation des produits et clientèle diversifiée. Ceci constitue le facteur de compétitivité entre les concepts par exemple, pour promouvoir les activités d'exportation. Il fournit le lien d'origine et l'efficacité, la liquidité et la flexibilité plus élevées de ce dernier sont essentielles.

La logistique évolue au fil du temps est devenu un enjeu stratégique majeur pour les entreprises, ça permet d'atteindre les objectifs globaux en termes de délais, coûts et qualité. Elle regroupe aussi l'ensemble des flux organisationnels (interactions entre divers services, achat, qualité) et des flux informationnels (développement de la communication, système informatique).

La logistique est importante pour toutes les parties prenantes de l'entreprise car elle affecte ses activités. Dans la plupart des entreprises, il s'agit d'une fonction horizontale impliquant tous les services et reliez-les aussi efficacement que possible. Elle est un véritable outil compétitif conçu pour 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 était analysé le rôle et l'importance du transport routier de marchandises dans le développement de la logistique et la chaîne logistique. En d'autres termes, c'est de voir comment TMF arrive à bien développer le transport routier et 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 et 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.

Conclusion Générale

Afin de mener à bien travail, nous avons commencé par une introduction générale au transport routier. Ensuite, nous avons fait généralisations sur la logistique et la chaîne logistique.

On a jugé que TMF 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, pour éviter les conséquences des démissions imprévues de ses employés notamment les conducteurs.

Ces mesures peuvent confirmer notre hypothèse qui consiste à dire que TMF a mis œuvre les moyens nécessaires à fin d'améliorer sa chaîne logistique.

En fait, le stage nous permet de confirmer que la relation entre la logistique et le transport est plutôt familiale. Car le transport est une partie importante du transport entreprise de logistique. Il faut donc souligner que cette relation est une relation complémentaire, car le transport est un transporteur indispensable chaîne d'approvisionnement.

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.

Liste bibliographique

Liste bibliographie

A. Liste des ouvrages

1. Alexandre K. Sami, « Stratégies Logistique : Fondement, Méthodes, Application », 2e édition, Donud, Paris 2001.
2. . BAGLIN(G), BRUEL(O), GARREAU(A), GREIF(M), KERBACHE(L)et DELFT (Management industriel et logistique) édition 6 DUNOD PARIS 2013.
3. Bouchet, transport international dans l'économie mondiale, Economisa, Paris, 1988.
4. Christopher Martin, logistic and supply chain, London, 2000 Peut accidentellement déséquilibrer de la faune et de la flore local.
5. D.Tixier, H.Mathe et J.Colin, « *la logistique au service de l'entreprise : moyens, mécanismes et enjeux* », Dunod, Paris ,1983.
6. DAMIEN (Marie-Madelaine) (, Dictionnaire du transport et de la logistique édition 3 DUNOD) PARIS.
7. DAMIEN (Marie-Madelaine) : Transport et logistique, DUNOD. Paris.
8. GERARD(c), ANDRE(f), et GUY(B). (Management de la distribution) édition 2 Dunod, Paris. (2001).
9. GRATACAP Anne, MEDAN Pierre, « logistique et supply chain management : intégration, collaboration et risque dans la chaîne logistique globale », Dunod, 2006.
10. JOËL Sohier « *la logistique* », Vuibert, 2eme édition, paris, 2002.
11. KOTLER (P), KELLER (KL), DUBOIS (D) & MANCEAU (D) : « marketing management », 12^{ème} édition DUNOD, Paris.
12. LOTH Désir, L'essentiel des techniques du commerce international, paris, édition Publie book, 2009.
13. Martine Massabie-François et Elisabeth Poulain, « *commerce international* », Brèal, Pairs, 2008.
14. Naji JAMMAL, « *commerce international, mondialisations, enjeux et application* », édition du renouveau pédagogique, INC 2eme édition, canada 2009.
15. NOUMEN Robert, « *les éléments de base de la logistique internationale* », Menaibuc, Paris, 2004.
16. PAVEAU. J et DUPHIL. F, pratiques du commerce international, Edition FOUCHER, 2003.

Liste bibliographie

17. Rémy Le Moigne, « Supply Chain Management : achat, production, logistique, transport, vente », Dunod, France, 2015.
18. SAINT-ELOI (Jean-Pierre) : pratique du transport routier de marchandises, 3^e édition DUNOD Paris.
19. (Y) PIMOR : production, distribution, soutien, édition DUNOD, 2^eme édition, paris, 2005.

B. Mémoire

1. Mostafa Ben KACEM, chercheur spécialisé en économie de secteur public et management territorial, (l'économie du transport et son impact dans le développement). NAPM : National Association of Purchasing Managers.
2. Alicia LAGIER-JAEGLER (Evaluation des impacts simulyanes de la localisation, de l'efficacité du type de produits fabriques sur les performances environnementales et financiers d'une chaine logistique) THESE – (génie industriel et sciences de gestion) Ecole Nationale supérieure des Mines, SAINT-ETIENE.
3. SALAH EDDINE MERZOUK (problème de dimensionnement de lots et de livraison : Application au cas d'une chaine logistique) thèse- DOCTEUR (automatique et informatique) université de franche comté.
4. Mohamed Zied Babai, « Politique de pilotage de flux dans les chaines logistiques : impact de l'utilisation des prévisions sur la gestion des stocks », thèse grade de doctorat, Paris, 2005.
5. Zakane A. (2003) « dépenses publiques productives, croissance à long terme et politique économique, Essai d'Analyse Econométrique Appliquée au cas de l'Algérie » Thèse pour l'obtention du diplôme de Doctorat d'Etat en Sciences Economiques. Université d'Alger Faculté des Sciences Economiques et Sciences de Gestion.

Liste bibliographie

C. Document

1. Ministère des Transports.
2. Ministère des Travaux publics.
3. NAA :la nomenclature des activités Algérienne.
4. Documents internes de l'entreprise

D. Article et revues



1. Code commerce Algérie, article 36 relatif au transport, édition AGS, Alger.
2. KMK « transport routier l'UNAT organise une conférence intitulée ; enjeux et perspectives du Secteur » Le phare n 117 p 25, janvier 2009.
3. Tijani. M « le transport routier en Algérie, un marché ouvert encore pour longtemps » Le phare n°136, aout 2010.
4. SAVY.M (2004) (Economie du fret : le système de transport), traité l'entreprise industrielle. Bourse de fret : C'est un marché dans lequel se confrontent, à tous les moments de la journée, des Capacités de transport offertes et des capacités de marchandises à transporter.
5. Ministère des Transports, (le diagnostic sur la congestion routière et le transport des marchandise). Ces constats sont résumés principalement des entretiens réalisés avec les responsables des directions des Transports.

E. Sites d'internet

1. <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Logistique/Logistique-distribution.htm> consulté le16/ 06/2021 A14H20.
2. <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Logistique/Logistique-distribution.htm> consulté le20/ 06/2021 A20H.
3. <https://www.faq-logistique.com/Couts-transport-routier.htm>20/05/2021.
4. <http://www.metiers-shs.net/specificite-secteur-transport-logistique-a91> consulté le 16/05/2021 à 21H.



Les Annexes

Les Annexes

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
 وزارة النقل
 المراكبات الجزائرية

رقم البطاقة: 1796734 DZ

خاتم المكتب المراد 	المكتب المراد: المكتب المراد الجزائر العنوان: إقامة تيماني / واد حيدرة - حيدرة - الجزائر 16038 الهاتف: 213 21601207 / 213 21601295 الفاكس: 213 21606475 البريد الإلكتروني: bua.algerie@gmail.com		
توقيع وخاتم الشركة 	الشركة المصدرة للبطاقة: SOCIETE d'ASSURANCE '22' agence 0606 DJARBOU العنوان: RN 26 sono Trach AKBOU Bejaia ALGERIE الهاتف: 034 36 31 34 الفاكس: 034 36 31 99 البريد الإلكتروني:		
اسم المؤمن له: SpA IMF Logistics العنوان: ZAC TAHARICHI AKBOU الهاتف: 034 19 62 72			
جنسية المركبة جزائرية	الغرض من الاستعمال TPI	سنة الصنع 2013	نوع المركبة Renault - Flangl
رقم المحرك (الموتور) 6DS	رقم الميكال (القاسية) WFBFCT3380261137212	رقم اللوحة 075-813-06	
من الساعة الموافق 10/01/2018	يوم	سريان التأمين	
من الساعة الموافق 09/06/2018	يوم	الى الساعة	
البلاد التي تسري فيها البطاقة Tunisie			
إجمالي القسط والرسوم (شامل الرسوم والضرائب الحكومية): $PIV = 5049,95 + CP = 50 + IVA = 960,99 + FCA 7 = 153,09 + TP = 40 + TTC = 6261,96$ تقوم الشركة المصدرة للبطاقة بحسابه لصالح الضارث على الرسوم المستحقة.			
تحرير في يوم 10 من شهر 01 سنة 2018			

شام: ان كسط أو شطب أو تعديل في هذه الصيغة تبطل البطاقة وتعد لاغية



TRANSPORT DE
MARCHANDISES &
FRIGORIFIQUES
نقل البضائع و التبريد

PROCURATION

Je soussigné Monsieur MAHDI Mourad, Directeur Général de la SPA TMF LOGISTICS, avoir donné procuration au chauffeur :

- SALHI DJAMAL

- N° d'immatriculation du camion : 07393 513 06
- Type de camion : Scania
- Châssis N° : YS2G4X20009174738
- N° d'immatriculation de la remorque : 12075 813 06
- Type de Remorque : FLIEGL
- Châssis N° de la Remorque : WFDFLT33802011372

Pour la livraison de la marchandise de Spa Général Emballage ZAC Taharacht, 06200 Akbou- Bejaia (Algérie) vers : STE PALTEC, Avenue Ali HAMMAMI, Cité Monji Slim, Sid Thabet, Ariana-2020-TUNISIE.

Akbou, le 13/05/2018

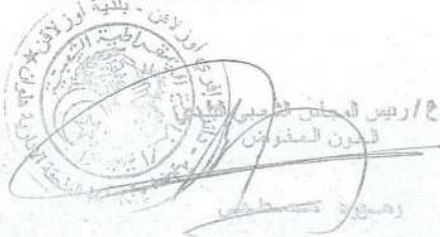
PC N° 06/06/0662/10 du 11/04/2010
EL KSEUR

Cachet et Signature du Directeur Général
MAHDI MOURAD

Vu pour la législation de signature
De Mr : MAHDI MOURAD

Apposée ci-contre en notre
Présence
Ouzellaguene, le : 13 MAT 2018

P/Le Président d'APC



Directeur Général
Mr Mourad MAHDI

Les Annexes



Assurance Voyage et Assistance Police N° 2a0606.2018.10.18.2.4.12467

Contrat régi par l'ordonnance 95/07 du 25-01-1995 relative aux assurances modifiée et complétée par la loi 06/04 du 20-02-2006.
Que par l'ordonnance 75/58 du 26 septembre 1975 du code civil aux conditions générales qui précèdent et celles particulières qui suivent, l'Algérienne Vie garantit:

Agence			
Agence	Za0606	Adresse	Bejaia
Téléphone	034363132	E-mail	contact@aglic.dz

Souscripteur			
Nom et Prénom/ R.Sociale	SPA TMF LOGISTCS		
Adresse	ZAC TAHARACHT AKBOU		
Téléphone	034196272	E-mail	null

Assuré			
Nom et Prénom	SALHI DJAMAL		
Adresse	ZAC TAHARACHT AKBOU		
Téléphone	034196272	E-mail	null
D.Naissance	06/09/1978	N° Passeport	143785209
Option	CLASSIC	Formule	Individuelle
Effet le	10/05/2018	Echéance le	08/06/2018
Zone de Couverture	TUNISIE		

Garanties	Capitaux-Limites	Prime Nette (DA)
Accident Corporel	200 000,00 DA	491,00
Assistance	30 000,00 EU	2 042,86

Prime Nette	Cout de Police	Droit de timbre	Montant à Payer (DA)
2 533,86	500,00	40,00	3 073,86

Le Souscripteur reconnaît que les présentes Conditions Particulières ont été établies conformément aux renseignements qu'il a donné lors de la souscription du Contrat.
Le Souscripteur reconnaît également avoir été informé du contenu des Conditions Particulières et des Conditions Générales et avoir été informé du montant de la prime et des garanties dues.

Le montant à payer en lettres

trois mille soixante-treize Dinars et quatre-vingt-six Centimes

Le souscripteur

Précédé de la mention «Lu et approuvé»



Bejaia le 10/05/2018

L'assureur



Pour toute modification du contrat, le souscripteur est tenu d'aviser l'assureur 48 heures avant la date de prise d'effet de son contrat, ou du dernier avenant

Les Annexes



TRANSPORT DE
MARCHANDISES &
FRIGORIFIQUES
نقل البضائع و التبريد

Akbou, le : 13/05/2018

-ORDRE DE MISSION- N° 0167/TMF/2018

NOM ET PRENOM : SALHI DJAMAL

FONCTION : Chauffeur Semi-remorque

AFFECTATION : Direction

RESIDENCE ADMINISTRATIVE : Zac Taharacht Akbou 06200 W, Béjaia Algérie.

LIEU DU DEPLACEMENT : STE PALTEC, Avenue Ali HAMMAMI, Cité Monji Slim,
Sid Thabet, Ariana-2020-TUNISIE.

MOTIF DU DEPLACEMENT : Livraison de marchandise.

MOYEN DE TRANSPORT : Tracteur routier semi Remorque de marque Scania
immatriculé sous le numéro : 07393 513 06 et

Remorque Plateau Bâchée de marque FLIEGL
immatriculée sous le numéro : 12075 813 06

DATE DE DEPART : 14/05/2018

DATE DE RETOUR : FIN DE MISSION

PC N° 06/06/0662/10 du 11/04/2010

EL KSEUR

Cachet et Signature du Directeur Général
MAHDI MOURAD

Vu pour la législation de signature
De Mr: MAHDI MOURAD

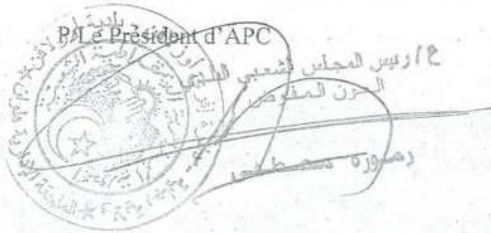
Apposée ci-contre en notre

Présence

Ouzellaguene, le : 13 MAT 2018



Directeur Général
Mr Mourad MAHDI



TRANSPORT DE MARCHANDISES ET FRIGORIFIQUE Au Capital de 500 000 000 DA

Zone d'Activité Taharacht Akbou 06001- Wilaya de Béjaia - ALGERIE

RC : 04 B 0184728-00/06 - MF: 000506250026265 - Art : 06252486132 - NIF : 000406018472857

Tél : (00213) 34 19 62 72/75 - Fax: (00213) 34 19 62 71 - Email : contact@tmf-logistics.com

Tables des matières

Table des matières

Remerciements	
Dédicace	
Sommaire	
Liste d'abréviation	
Liste des tableaux	
Liste des figures	
Introduction Générale	1

Cadre théorique

Chapitre I

Les aspects théoriques sur la logistique

Préambule	7
Section 01 : La notion générale sur la logistique	7
1.1. Historique de la logistique	7
1.2. Définitions de la logistique	8
1.2.1. Au niveau de l'entreprise	8
1.2.2. Au niveau international	9
1.3. Les activités de la logistique	10
1.4. Les différents types de la logistique	11
1.4.1. La logistique d'approvisionnement	11
1.4.2. La logistique des chaînes de fabrication	12
1.4.3. La logistique de distribution	12
1.4.4. Une logistique militaire	12
1.4.5. La logistique de soutien	12
1.4.6. Une activité dite de service après-vente	12
1.4.7. Des divers logistique	13
1.5. Les objectifs de la logistique	13
1.6. Les enjeux de la logistique	14

Table des matières

1.6.1. Les prix / les coûts	14
1.6.2. La qualité des produits	14
1.6.3. Le délai	15
1.6.4. Flexibilité	15
1.6.5. Les risques	15
Section 02 : Généralité sur la chaine logistique	16
2.1. Définition d'une chaine logistique	16
2.2. Les éléments de la chaine logistique	17
2.2.1. Le processus de la chaine logistique	17
2.2.2. Le réseau de la chaine logistique	18
2.3. Les flux de la chaine logistique	19
2.3.1. Flux d'information	19
2.3.2. Flux financier	20
2.3.3. Flux physique	20
2.4. Les structures de la chaine logistique	20
Section 03 : La logistique de distribution	22
3.1. Définition de la logistique de distribution	22
3.2. Les activités principales de la logistique de distribution :	22
3.2.1. Le stockage	22
3.2.2. L'entreposage	23
3.2.3. Préparation de commande	23
3.2.4. Le transport	23
3.3. Les caractéristiques de la logistique de distribution	24
3.3.1. Les enjeux de la logistique de distribution	24
3.3.2. Les contraintes de la logistique de distribution	25
3.4. Les missions du logisticien de distribution	26
Conclusion	28

Table des matières

Chapitre II

Le transport routier de marchandise

Préambule	30
Section 01 : La notion générale sur le transport de marchandise	30
1.1. Définition de transport	30
1.2. Les types de transport	30
1.2.1. Le transport maritime	30
1.2.2. Le transport aérien	31
1.2.3. Le transport ferroviaire	31
Section 02 : Le transport routier de marchandise (TMR) et leur réglementation	34
2.1. Définition de transport routier (TMR)	34
2.2. Les acteurs et les types de transport de marchandise (TMR)	34
2.2.1. Les acteurs du transport routier des marchandises	34
2.2.2. Typologie du transport routier des marchandises	35
2.3. Les avantages et les inconvénients de transport routier	37
2.3.1. Les avantages	37
2.3.2. Les inconvénients	37
2.4. Le rôle et l'importance	37
2.4.1. Le rôle du transport dans l'économie	37
2.4.2. Le rôle de transport dans la société	37
2.5. La réglementation de transport routier de marchandise	38
2.5.1. Le contrat de prestation de service de TRM	38
2.5.2. Les différents types de contrat de transport	39
2.6. Tarification en transport	39
Section 03 : Présentation du transport routier en Algérie	41
3.1. Le secteur de transport en Algérie	41
3.1.1. La conception du secteur dans la comptabilité nationale	41

Table des matières

3.1.2.L'importance économique du secteur	45
3.2. L'évolution du mode routier en Algérie	46
3.3. Les infrastructures de transport routier en Algérie	47
3.3.1.Présentation du réseau routier national	48
3.3.2.Investissements en infrastructures de transport en Algérie	49
3.4. Les forces et les faiblesses du transport routier de marchandise en Algérie	50
3.4.1.Les forces	50
3.4.2.Les faiblesses	51
Conclusion	53

Partie pratique

Chapitre III

Analyse du mode de transport routier de la marchandise au sein de l'entreprise

(TMF)

Préambule	56
Section 01 : Présentation l'organisme de TMF	56
1.1. Présentation de l'entreprise TMF	56
1.2. L'organigramme d'entreprise TMF	58
1.2.1.Direction des ressources humaines	58
1.2.2.Direction des finances et comptabilité	59
1.2.3.La direction commerciale	59
1.2.4.La direction transport et logistique	59
1.2.5.La direction d'approvisionnement	60
1.2.6.La direction maintenance	60
1.3. Les principaux clients de l'entreprise TMF	61
1.4. Les principaux concurrents	61
1.5. Politique qualité TMF	61

Table des matières

Section 02 : Les moyens et outils de TMF	63
2.1. Les moyens de l'effectif l'entreprise TMF	63
2.2. Les moyens matériels	64
2.2.1. Porte conteneur	65
2.2.2. Semi-remorques frigorifiques	65
2.2.3. Camions bâchés	66
2.2.4. Stickers	66
2.2.5. Grue mobile	67
2.2.6. Chariots élévateurs	67
2.2.7. Camion-citerne	67
2.2.8. Dépannage de grande capacité	68
2.3. Les outils utilisés à TMF	68
2.3.1. Transport Management Système	68
2.3.2. Echange de données informatisées (EDI)	69
Section 03 : L'activité et le traitement commercial d'expédition	70
3.1. L'activité logistique de l'entreprise TMF	70
3.2. Traitement d'une opération d'acheminement des marchandises	73
3.2.1. Description du processus d'acheminement	74
Conclusion	77
Conclusion Générale	78
Liste bibliographie	81
Les Annexes	85
Tables des matières	90

Analyse de mode de transport terrestre de la marchandise

Résumé

La logistique est une fonction importante au sein de l'entreprise consiste à apporter ce qu'il faut, là où il faut et quand il faut, et la performance logistique est un concept multiple qui doit être appréhendé de façon transverse et globale dans la mesure où les flux s'arrêtent pas aux frontières de l'entreprise.

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 coûts.

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.

Mots clés : La logistique, La chaîne logistique, la performance logistique, Transport routier, marchandise.

Abstract

Logistics is an important function for the company consists to report what it is necessary, where it is necessary and when it is necessary, and logistics performance is a multiple concept which must be understood in a transverse and global way in the measure where flows do not stop at company borders.

In all companies, the supply chain is a vital function, it is a key element for the regularity of a company's activities, but also a competitive advantage to be taken into account, they are integrated throughout life of the company, it puts the emphasis on customer satisfaction, flexibility and lower costs.

Freight transport is a regulated economic activity, both nationally and internationally, this is the case in particular with road transport; which appears to be a fairly diversified mode when you look at it closely; so is a vital sector for economic activity.

Keywords: Logistics, logistics chain, logistics performance, road transport, merchandise.