

Université Abderrahmane Mira de Bejaia

Faculté des Sciences Économiques, Commerciales et des Sciences de Gestion

Département des Sciences Commerciales



MEMOIRE

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

Option : Logistique et Distribution

Thème

**Essai d'analyse du rôle du transport routier des marchandises dans
le développement de la chaîne logistique, cas CEVITAL**

Réalisé par :

M^{lle} AIT MOUHOUB Kahina

M^{lle} ABDELAZIZ Hadjira

Encadré par :

M. BOUDA Nabil

Année universitaire : 2020-2021

REMERCIEMENTS

Au terme de ce modeste travail nous tenons à remercier sincèrement tous Ceux qui ont contribué de près ou de loin à sa réalisation.

Nous remercions tout d'abord, Dieu le tout puissant qui nous a donné la force pour réaliser ce travail.

Nos vifs remerciements sont adressés particulièrement à notre Encadreur Monsieur, BOUDA Nabil et à l'ensemble du personnel de l'entreprise CEVITAL en particulier Mr. SOLTANA Farouk pour l'aide précieuse dont ils ont fait preuve durant toute la durée de notre stage au sein de l'entreprise, pour leurs disponibilités à tout moment, pour leurs précieux conseils et surtout pour la confiance qu'ils ont mis en nous et qui ont su expliquer et répondre à toutes nos questions.



*© Laila Hana
Jawad Farouk Soltana*



DEDICACES

Je dédie ce modeste travail à :

À être le plus cher à mes yeux, mon père HOCINE qui m'a accompagné au long de mon parcours éducatif, celui qui m'a fait entourer d'amour, d'affection et de protection paternels, et qui m'a aidé à chercher la voie de ma vie, avec ces précieux conseils, je prie dieu le miséricordieux qu'il te protège et te garde pour moi.

À mes très chers frères Saadi, Rayane, Ahcene, avec tous mes vœux de bonheur, de santé et de réussite.

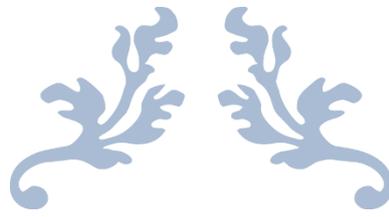
À ma meilleure et précieuse chère cousine Amina à qui je souhaite que des bonheur ,et réussite et prospérité. Aucun langage ne saurait exprimer mon respect et ma considération pour votre soutien et encouragements. Je vous dédie ce travail en reconnaissance de l'amour que vous m'offrez quotidiennement .

*A tous ma famille Abdelaziz et à la famille Mibarak surtout à mon futur mari
Allel.*

A tous mes chères amies Souad, Asia, Adouda, Baya,

Je dédie aussi ce travail à ma très chère binôme Kahina à qui je souhaite plein de succès et de réussite.

Hadjira.



DEDICACES

Avec l'expression de ma reconnaissance, je dédie ce modeste travail à ceux qui, quels que soient les termes embrassés, je n'arriverais jamais à leur exprimer mon amour sincère.

- *À l'homme, mon précieux offre du dieu, qui doit ma vie ma réussite et tout mon respect : mon cher père EL HADI.*
- *A la femme qui sa souffert sans me laisser souffrir, qui n'a jamais dit non à exigences et qui n'a épargné aucun effort pour me rendre heureuse : mon adorable mère ZAHIA.*
- *À mon cher frère HAKIM A tous les moments d'enfance passés avec toi mon frère, en gage de ma profonde estime pour l'aide que tu m'as apporté. Tu m'as soutenu, réconforté et encouragé. Puissent nos liens fraternels se consolider et se pérenniser encours plus.*
- *À ma chère sœur LYDIA, et son mari ABDLEHAK, qui n'ont pas cessée de me conseiller, encourager et soutenir tout au long de mes études, que dieu les protège et leurs offres la chance et le bonheur, et à ma petite adorable ange LAHNA à qui je souhaite un long et une très belle vie.*
- *Je dédie ce travail à ma chère grand-mère, qui j'espéré vous gardera dans le paradis que je n'oublierai jamais, peu importe le temps que cela prendra, et vous resterez le modèle et l'idéal que je mène.*
- *Aussi a toi ma grand-mère, et à mon grand-père, et mes oncles et mes tantes que dieu leur donne une longue et joyeuse vie.*
- *A tous mes très chers amis, LAMIA, NAWAL, DJAMILA, ZOHRRA, SALIMA, MAYSSA, TAMAZIGHT, BAYA, DJEDJIGA, je vous dédie ce travail et je vous souhaite une vie plane de sente et de bonheur.*
- *À toi ma chérie sœur INAS, je te souhait bonheur, réussit et prospérité, Aucun langage ne saurait exprimer mon respect et ma considération pour votre soutien et encouragements.*
- *Je dédie aussi ce travail a tous la famille AIT MOUHOUB et CHEURFA, merci pour leurs amours et leurs encouragements.*
- *Sans oublier ma binôme et meilleurs amis HADJIRA pour sa patience et sa compréhension tout au long de ce projet.*

Liste des tableaux

Tableau 1 : Les services offert par les prestataires et les moyens utilisés :	14
Tableau 2 : les avantages et les inconvénients de chaque mode de transport :	37
Tableau 3 : les avantages et les inconvénients du TRM	44
Tableau 4 : Répartition du réseau routier en Algérie, 2017	49
Tableau 5 : Évolution du réseau routier par classe de route (km)	52
Tableau 6 :la présentation des prestataires de CEVITAL–AGRO	60
Tableau 7 : Les fonctions principales de chaque logiciel :	62
Tableau 8 : la réalisation des nombres des commandes au niveau des CLR's	77
Tableau 9 : Passage Diapason I vs Diapason II	80

Liste des figures

Figure 1 : la logistique en amont et en aval.....	6
Figure 2 : logistique de production	8
Figure 3:la distribution historique	8
Figure 4:logistiques de soutien.....	9
Figure 5 : Les offreurs de prestations logistiques.	13
Figure 6 : Schéma représentatif d'une chaîne logistique :	16
Figure 7 : caractérisation des flux d'une chaîne logistique	18
Figure 8 : les différentes structures des chaînes logistiques.....	29
Figure 9 : validité du contrat de transport	42
Figure 10 : la réparation des routes en Algérie, 2017	49
Figure 11 : le réseau routier en Algérie.....	50
Figure 12 :circuit de distribution indirecte de l'entreprise CEVITAL.....	65
Figure 13 : circuit de distribution direct de l'entreprise CEVITAL AGRO	66
Figure 14: Traitement de commandes	67
Figure 15 : Schéma représentatif du circuit de distribution classique de Cevital	74
Figure 16 : Schéma représentatif du circuit DIAPASON 1	75
Figure 17 : Schéma représentatif de la stratégie dite DIAPASON 2	76
Figure 18 : histogramme reprisent réalisation des commandes aux niveaux des CLR's avril 2021	78
Figure 19 : Réalisation diapason 01 vs diapason 02 de 2018 à 2020.....	82

Liste d'abréviation

1PL: First Party Logistics

2PL: Second Party Logistics

3PL: Third party logistics

4PL: Forth party logistics

B to B: Business to business

B to C: Business to consumer

BA : bon d'affectation

BC : un bon de commande

BT : bon Transfer

CEVITALE –AGRO : Cevital Agroalimentaire

CLR : Centre de livraison régional

CTR : contrat du transport routier

DD: distribution directe

L'ASLOG : Association française de La logistique

OL : Ordre de livraison

SCM : Supply Chain mangement

TRM : transport routier de marchandise

TMS : Transport Management System

WMS : Warehouse Management System - gestion de l'entrepôt

Sommaire

INTRODUCTION GÉNÉRALE.....	1
----------------------------	---

Chapitre I : la logistique et la chaine logistique

Introduction :	3
Section 01 : les notions générales sur la logistique	4
Section 02 : L'organisation de la chaine logistique	15
Section 03 : Gestion de la chaine logistique (Supply Chain mangement-SCM)	23
Conclusions :	33

Chapitre II : le transport routier de la marchandise

Introduction :	34
Section 01 : Généralités sur le concept de transport	34
Section 02 : le transport routier des marchandises	39
Section 03 : l'influence de transport routier de marchandise sur le développement de la chaine logistique	45
Conclusion :	47

Chapitre III : Essai d'analyse du rôle du transport routier des marchandise dans le développement de la chaine logistique

Introduction	48
Section 01 : le transport routier de marchandise en Algérie	48
Section 02 : Présentation de l'organisme d'accueil	54
Section 03 : L'analyse du rôle du transport routier de la marchandise dans le développement de la chaine logistique.	73
Conclusion.....	83
Conclusion générale	84
Table des matières	
Résumé	

INTRODUCTION GÉNÉRALE

L'entreprise est une unité économique, juridiquement autonome dont la fonction principale est de produire des biens ou des services pour le marché¹.

Pour que l'entreprise puisse être compétitive, elle doit disposer d'un système logistique qui puisse assurer la présence au moindre coût des quantités adéquates de marchandise, aux moments et lieux voulus. Ainsi, cette fonction a évolué vers le concept de la Supply Chain, autrement dit : la logistique globale.

La logistique est une fonction dont la finalité est la satisfaction des besoins exprimés ou latents, aux meilleures conditions économiques pour l'entreprise et pour un niveau de service déterminé. Cette dernière, qui est considérée comme une technique de contrôle et de gestion des flux des matières et de produits depuis leurs sources d'approvisionnement jusqu'à leurs points de consommation, a comme mission de fournir des biens et des services aux consommateurs au bon endroit, au bon moment, et dans les conditions souhaitées, tout en assurant la plus grande contribution à l'entreprise².

La logistique et la chaîne logistique sont deux termes liés entre eux parce que la logistique est une partie des activités d'une chaîne logistique, et permettre de coordonner et d'intégrer ces opérations pour offrir au client le produit demandé dans le délai souhaité. Ces activités incluent le transport des marchandises, l'entreposage, la manutention, l'emballage de protection, le contrôle des stocks...etc.³.

Le transport constitue un enjeu fondamental par le niveau des coûts qu'il représente dans les budgets logistiques globaux et l'impact sur les niveaux des services sur l'ensemble des chaînes logistiques et en particulier sur le dernier maillon à destination des clients⁴.

Le transport des marchandises, considéré comme un vecteur indispensable de la chaîne logistique, il assure la liaison entre les différentes étapes du système logistique de l'approvisionnement à distribution, la contribution du transport routier de marchandise au fonctionnement de la chaîne logistique est présentée dans les deux axes suivants : sa domination par rapport aux autres modes de transport et son rôle majeur au niveau économique⁵.

¹ <https://www.economie.gouv.fr>.

² Pierre Médan et Anne Gratacap "logistique et Supply Chain management" DUNOD, paris,2008.

³ André Marchal " logistique global" édition Marketing S.A.,2006

⁴Michel FENDER et Yves PIMOR,"logistique supply chain " 7 édition.

⁵ TAKOUDJOU.T, méthode de modalisation et d'optimisation par recherche a voisinages variables pour le problème de collecte et de livraison avec transbordement, thèse de doctorat : productique, université de Bordeaux 2014, p.9.

Enfin, le transport et la logistique sont un secteur dans lequel toutes les chaînes de valeur jouent un rôle primordial pour connecter les pays et partager les technologies autour du monde, il est également essentiel à la performance d'autres secteurs économiques comme l'industrie ou l'agriculture.

Notre motivation pour le choix du thème : "**Essai d'analyse du rôle du transport routier des marchandises dans le développement de la chaîne logistique, cas CEVITAL**" est dicté par d'importance qu'accorde entreprise CEVITAL au transport dans de la chaîne logistique. Pour cela on va essayer de répondre à la problématique suivante : **Quel est l'apport du transport routier des marchandises dans le développement de la chaîne logistique de l'entreprise CEVITAL ?** De cette problématique découlent les questions secondaires suivantes :

- 1- Quels sont les moyens dont dispose l'entreprise CEVITAL pour le transport de ses marchandises ?
- 2- Comment l'entreprise CEVITAL organise sa chaîne logistique ?
- 3- Quelle est l'influence des moyens de transport de CEVITAL sur le développement de sa chaîne logistique ?

La démarche de notre travail visera à répondre à ce questionnement et cela à travers trois chapitres qui structurent ce mémoire :

Le premier chapitre : est consacré à la logistique et à la chaîne logistique, contenant trois sections, une sur les notions générales de la logistique, l'autre sur l'organisation de la chaîne logistique et la dernière sur la gestion de la chaîne logistique.

Le deuxième chapitre : porte sur le transport routier de la marchandise. Il contient lui aussi trois sections qui traitent : des généralités sur les concepts de transport, le transport routier de la marchandise et l'influence du transport routier sur la chaîne logistique.

Le troisième chapitre : portera quant à lui sur la présentation générale de l'entreprise CEVITAL Bejaia et l'analyse du rôle du transport routier de la marchandise dans le développement de la chaîne logistique.

Chapitre I
La logistique et la chaine
logistique

Chapitre I : la logistique et la chaîne logistique

Introduction :

La logistique s'inscrit dans une logique processuelle dans la mesure où elle s'appuie sur des ressources (matières premières, produit semi transformés...) et des compétences afin de proposer au client final des produits ou des services spécifiques.

La logistique est un secteur essentiel de l'économie et constitue une nouvelle forme de l'activité industrielle et de service, elle permet de gérer les flux physiques ainsi que les données informatives ou financières s'y rapportant, dans le but de mettre à disposition les ressources correspondant à des besoins plus ou moins déterminés et la logistique est une fonction majeure de développement des entreprises à travers l'utilisation d'une chaîne pour s'approvisionner, produire, assurer, entreposer et distribuer les produits. La question de la chaîne logistique à connu des nombreuses contributions notamment ces dernières années, nous présentons dans ce chapitre les notions générales sur la logistique et l'organisation de la chaîne logistique.

Section 01 : les notions générales sur la logistique

Aujourd'hui, la logistique est un ensemble de services nécessaires à la fabrication des produits et à leur commercialisation sur un territoire donné. Cependant, le sens donné à ce concept a évolué à travers le temps pour donner ce que nous connaissons de nos jours.

1. Historique sur la logistique :

Le dictionnaire de l'Académie française donne « la science du calcul » comme premier sens au mot « logistique ». Étymologiquement le terme « logistique » provient du grec *logistikos*, ce qui est « relatif à l'art du raisonnement »⁶.

L'origine militaire de la logistique est incontestable, durant des milliers d'années alors que l'organisation économique était fondée sur un artisanat éclaté, les seules grandes organisations étaient les armées, or l'efficacité d'une armée dépend de sa mobilité et de la force de ses soldats. Alexandre le Grand fut certainement le premier chef de guerre à fournir une réponse novatrice à l'arbitrage mobilité approvisionnements en vivres. Plutarque raconte que c'est Alexandre lui-même qui a donné l'ordre de brûler les chariots de son armée afin de la rendre plus mobile. Le parallèle avec l'entreprise "agile est immédiat" : du fait de niveaux de stocks très faibles, elle peut être réactive et proactive⁷.

En outre, la logistique a une origine militaire, elle provient du grand d'un officier en charge du « logis » des troupes, lors du combat. Le logisticien militaire avait en charge le transport, le ravitaillement et le campement des troupes. Habituellement, la logistique est cataloguée "comme une science du détail", puis elle devient progressivement une science générale, c'est-à-dire la science de la « mise en œuvre »⁸.

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

⁶<http://www.acharkaoui.com/la-logistique/bienvenu/> consulté le 23/06/2021.16H06.

⁷Thierry Roques, « Optimisez votre chaîne logistique », AFNOR Edition et livres 2015,

⁸D. Tixer, H. Mathe et J. Colin, « la logistique au service de l'entreprise : moyens, mécanismes et enjeux », Edition Dunod, Paris 1988.

entreprises européennes est également lié à un contexte économique qui en a amené l'émergence⁹.

2. définitions de la logistique :

L'ASLOG (Association française de La logistique) 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, gestions physique des encours de fabrications, emballage, stockage et gestions des stocks, manutention et préparation des commandes ,transports et tournées de livraison »¹⁰.

Selon Marie-Madeleine Damien la logistique : « est un ensemble des opérations nécessaires aux flux d'échanges, depuis celles effectuées sur les lieux de conception, de production des biens ou services jusqu'à celles réalisées pour atteindre et satisfaire les lieux de consommation. La logistique vise comme finalité l'obtention du produit souhaité à l'endroit adéquat dans le meilleur rapport qualité et dans des délais optimaux fonction de la nature du produit transport ».¹¹

Selon Yves Pimor : « la logistique recouvre toujours des fonctions de transport, stockage et manutention et dans les entreprises de production, tend à étendre son domaine en amont vers l'achat et d'approvisionnement, en aval vers la gestion commercial et la distribution. On cite souvent la définition d'origine militaire : « la logistique consiste à apporter ce qu'il faut, là où il faut et quand il faut. »¹².

3. Les flux logistiques :

Une entreprise est le lieu de rencontre d'un certain nombre de flux de produits, d'information ou financiers :¹³

- Les premiers correspondent aux **flux physiques** : ils peuvent être déclinés en flux principaux (les matières premières, les composants, les produit semi-finis et les produits

⁹ BARBARA(L) et MARIE-PASCAL(S), « la logistique », édition Dunod, paris, 2015, p19.

¹⁰ Pierre Médan. Anne Gratacap "Logistique et supply chain management "DUNOD, paris, 2008.p12.

¹¹ MARIE-MADELEINE (Damien) : transport et logistique, DUNOD, paris, 2001.p294.

¹² Yves (PIMOR) : logistique technique mise en œuvre, 2 ème édition. P 3.

¹³ Thierry Roques, « Optimisez votre chaîne logistique », AFNOR Edition et livres 2015, p.3

finis), en flux annexes (les emballages et les contenants réutilisables, palettes, bacs plastiques...) ainsi qu'en flux de retour liés au recyclage ou au service après-vente ;

- Les deuxièmes flux sont des **flux d'information** : ils peuvent être déclinés en flux principaux (prévisions et commandes fermes) et en flux annexes liés à la situation logistique des flux physiques, aux capacités et aux événements concernant les flux physiques ;
- Les derniers flux correspondent aux **flux financiers** décomposables en flux principaux (acomptes et paiement par les « clients » des produits venant des « fournisseurs » et en flux additionnels (pénalités en cas de retards de livraison ou de retards de paiement).

4. Les types de logistiques :

Il existe deux types de logistiques différentes selon leurs situations vis-à-vis du processus de production. On parle d'une logistique avant la production et d'une autre après la production qu'on peut résumer comme suit¹⁴ :

4.1. La logistique amont :

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

4.2. La logistique aval :

Est l'ensemble des activités liées à la collecte, au stockage et à la distribution des produits à des acheteurs, telles que la gestion des entrepôts de produits finis, la manutention des marchandises, l'exploitation des véhicules de livraison, le traitement et l'ordonnancement des commandes ». Elle a longtemps été appelée physical distribution.

Figure 1 : la logistique en amont et en aval



Source : P. Emery, La logistique de l'entreprise : le Supply Chain management éd. Hermès, Paris, 1997

¹⁴ Christien HOHMANN, Les évolutions de la fonction logistique, HConline, 2006,p,4.

5. les fonctions gérées par la logistique :

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

5.1. Une logistique d'approvisionnement

Elle permet d'amener dans les usines les produits de base, composants et sous-ensembles nécessaires à la production.

En général, elle permet d'apporter à des entreprises de service ou des administrations les produits divers dont elles ont besoin pour leur activité¹⁵.

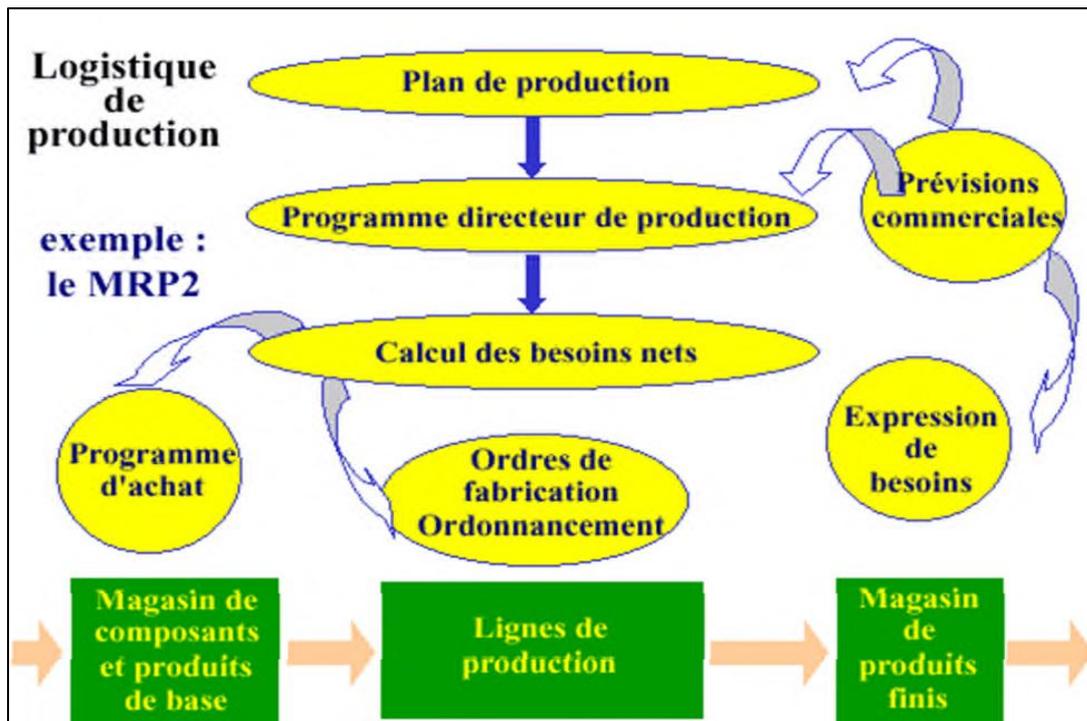
5.2. Une logistique de production

La logistique de production en usine comprend les métiers de :

- La gestion de production
- Le planning et l'ordonnancement d'atelier
- L'approvisionnement des composants et ingrédients nécessaires à la fabrication
- Leur mise à disposition le long des chaînes de production
- Le stockage des produits finis ou des en-cours
- la prévision des besoins

¹⁵PIMOR(Yves) et FENDER(Michel) : Op.cit., P.04.

Figure 2 : logistique de production

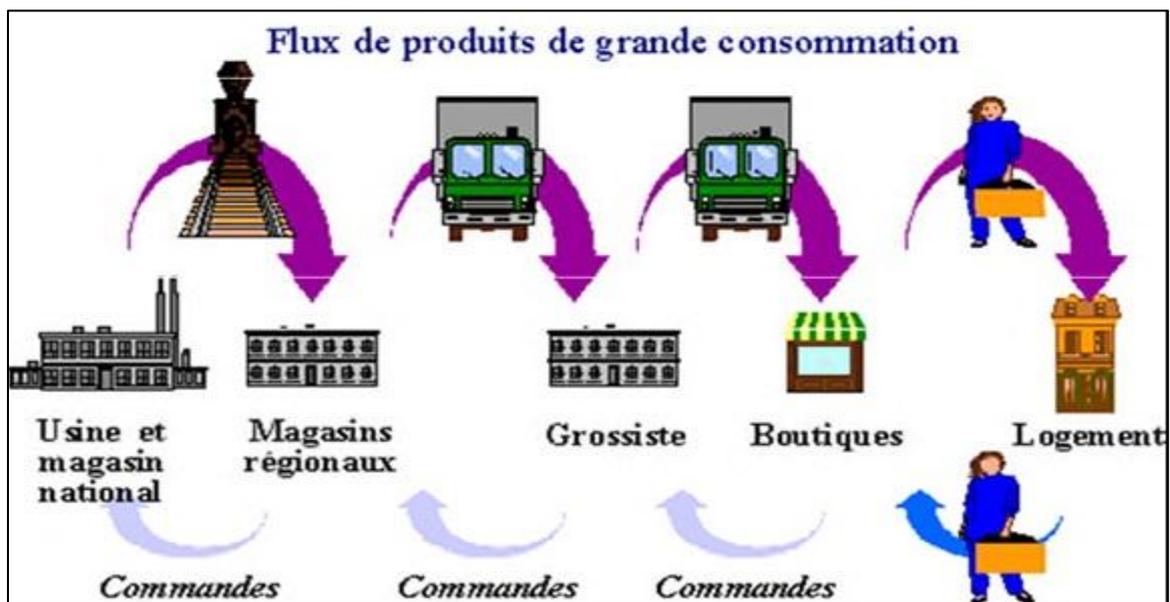


Source ; Professeur CHEIKA BRAHIM HAMD : introduction à la chaîne logistique p.15.

5.3. Une logistique de distribution :

Elle consiste à apporter au consommateur final, soit dans les grandes surfaces commerciales, soit chez lui, les produits dont il a besoin. La logistique de distribution connaît beaucoup d'évolutions actuellement depuis la distribution historique ci-dessus, la grand distribution (supermarché, hypermarché), la vente par correspondance, l'e-commerce.

Figure 3:la distribution historique



Source : Professeur CHEIKH BRAHIM HAMAD : introduction à la chaîne logistique P .19.

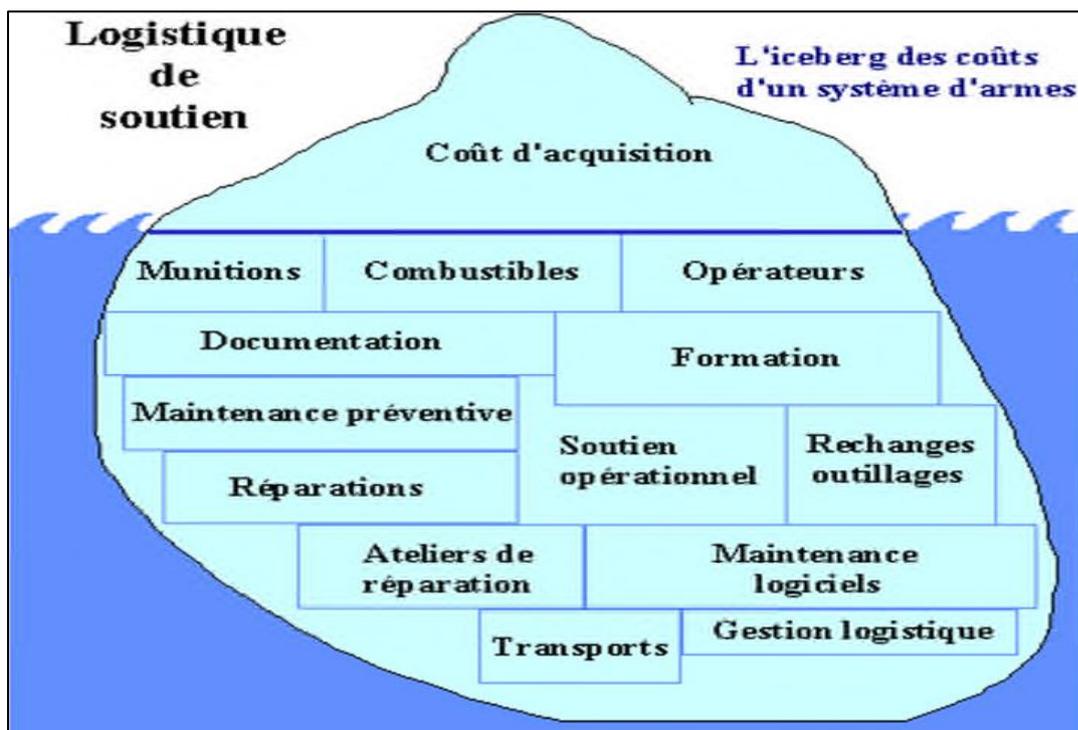
5.4. La logistique militaire :

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

5.5. La logistique de soutien :

Née chez les militaires mais étendue à d'autres secteurs, aéronautique, énergie, industrie, etc. qui consiste à organiser tout ce qui est nécessaire pour maintenir en opération un système complexe, y compris à travers des activités de maintenance¹⁶.

Figure 4:logistiques de soutien



Source : professeurs CHEIKH BRAHIM HAMAD : introduction à la chaîne logistique P.8.

6. Les enjeux de la logistique

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

Ces principaux enjeux sont¹⁷ :

- **La croissance de l'entreprise :** la stratégie implique une parfaite maîtrise des problèmes logistiques.

¹⁶ Yves Pimor «Logistique, production, distribution, soutien 3eme édition.Dunod. P04.

¹⁷ DIEMER Arnaud, IUFM d'auvergne, économie d'entreprise, partie 2 les fonctions de l'entreprise, PDF, p21.

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

6.1 L'intérêt de la logistique :

la fonction de la logistique dans l'entreprise et d'assurer au moindre coût coordination de l'offre et de la demande, aux plans stratégique et tactique, ainsi que l'entretien à long terme de la qualité des rapports fournisseur client qui la concerne, la logistique est importante pour tous les acteurs de l'entreprise car elle influence son activités, c'est dans la plupart des entreprises, une fonction transversale qui concerne l'ensemble des services et permet de les lier le plus efficacement possible.

La logistique est véritable outil de compétitivité qui a pour but d'améliorer la coordination des services de l'entreprise et de les mobiliser pour poursuivre un objectif commun : la satisfaction des clients. Dans certains secteurs d'activité, la logistique peut constituer un avantage concurrentiel.

L'objectif de la logistique en entreprise porte à la fois sur du court terme (optimisation des flux physique quotidiens) et sur du moyen à long terme (mise en place de plans d'action) pour optimiser les paramètres de productions et stockage, et elle a pour but de permettre :

- La gestion économique de la production, en supprimant les ruptures de stock coûteuse, grâce à une information constante sur l'état de marché.

- La réduction des stocks grâce à une rotation accélérée des marchandises entreposées, la réponse adaptée à une demande très volatile.
- La mise à disposition du produit chez le client final dans les délais les plus courts et au meilleur coût de distribution possible.
- La surveillance et l'amélioration de la qualité de la chaîne qui relie le producteur au consommateur pour parvenir au « zéro défaut » du service rendu¹⁸.

7. les missions de la logistique

Contre toute attente, la logistique a non seulement sa place dans les entreprises ayant une activité de fabrication mais aussi dans les entreprises de services. Les deux leviers d'actions principaux de toute démarche logistique concernent le coût des opérations (achat, approvisionnement, production, transport, entreposage, stocks...etc) et la qualité du produit et du service proposé au client.

Sur cette base, les objectifs de la gestion d'une chaîne logistique sont donc de minimiser le coût global des opérations tout en assurant un niveau de service client objectif (avec, sur ce dernier point, une différence essentielle entre les entreprises industrielles et les entreprises de service. Pour les premières, le niveau de service objectif consiste à assurer la disponibilité du produit afin de le vendre au client, pour les secondes, cela consiste à assurer et piloter les flux de manière à atteindre une qualité de service objectif à moindre coût). La contribution financière de la chaîne logistique peut se décliner par l'amélioration du chiffre d'affaires, découlant de la disponibilité optimale des produits, mais aussi par l'augmentation de la marge liée à la réduction du coût des opérations. Un troisième niveau de contribution est d'agir sur l'amélioration de la trésorerie par une gestion plus fine et plus pertinente des coûts de transport et des niveaux de stock (réduction des immobilisations financières liées à la possession du stock)¹⁹.

8. Externalisation des prestations logistique

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

¹⁸ <https://www.lecoindesentrepreneurs.fr>. Consulté le 26/06/2021 à 11h:00.

¹⁹ Thierry Roques, « Optimisez votre chaîne logistique », AFNOR Edition et livres à vivre 2015, page.16.

8.1. Définition externalisation des prestations logistique :

AFNOR définit l'externalisation comme : « un service défini comme le résultat de l'intégration d'un ensemble de service élémentaires, visant à confier à un prestataire spécialisé tout ou partie d'une fonction de l'entreprise (client) dans le cadre d'un contrat pluriannuel, à base forfaitaire, avec un niveau de service et une durée définis »²⁰ Autrement dit, C'est une action par laquelle un chargeur confie l'organisation du transport à des entreprises extérieures spécialisées et indépendantes assurant également la logistique de distribution.

8.2. La gestion de l'externalisation des prestataires logistiques :

L'externalisation peut être d'autant plus justifiée si l'on prend en considération parallèlement à la gestion de l'offre et la gestion de la demande par l'entreprise. Le comportement du consommateur s'analyse aujourd'hui comme peu fidèle et versatile, L'accroissement de la flexibilité de l'entreprise grâce au processus d'externalisation favorise ainsi une meilleure réactivité face à la volatilité de la demande²¹.

8.2.1. Gestion de la demande de prestations logistique :

L'entreprise ont externalisé leur logistique et que 90% de l'externalisation sous-traient un ou deux maillons de la chaîne logistique le plus souvent ce sont le transport et le stockage²².

On prévoit la poursuite de cette tendance à l'externalisation des prestations logistique du fait de multiples raisons; les entreprises de production et de distribution cherchent à:

- Se concentrer sur leur cœur de métier ;
- libérer des surfaces de stockage ;
- réduire leur coûts de transport, de stockage et d'administration ;
- confie à des spécialistes la mise en conformité de leurs règles de sécurité liées aux stockages avec des normes réglementaires de plus en plus contraignantes ;
- réduire les taux de casse et de litige ;
- limiter les erreurs de préparations ;

²⁰ Définition de L'AFNOR : association française de normalisation.

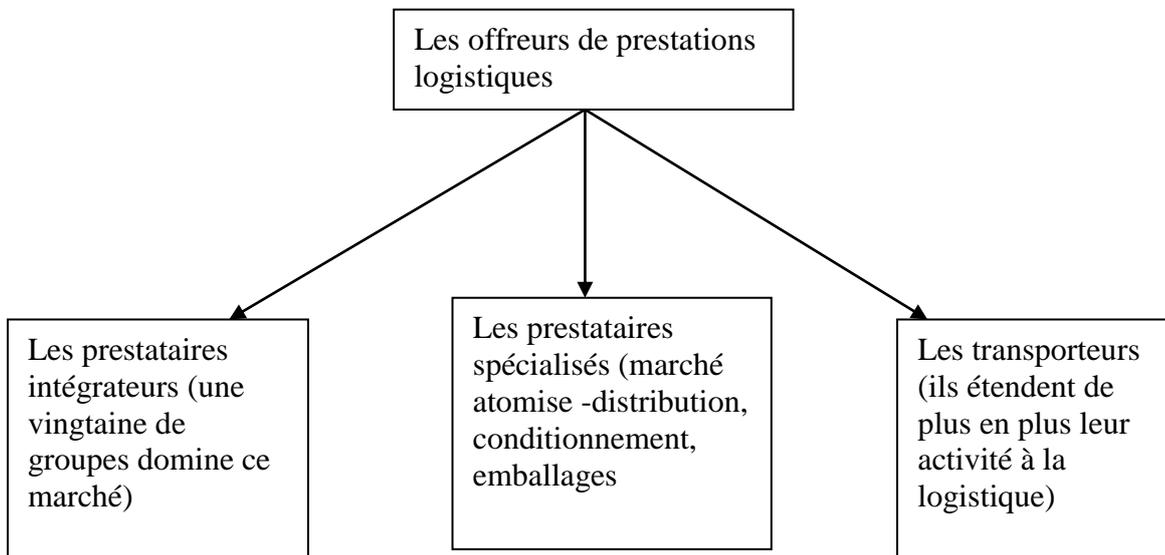
²¹ Pierre Médan. Anne Gratacap , « logistique et supply chain management » DUNOD, paris, 2008,P.62.

²² Patrick MIANI, Nadine VENTURLLI, « transport logistique » 9eme édition.

8.2.2. Gestion de l'offre de prestations logistique :

Le secteur de la logistique est un secteur très large qui regroupe plus d'un million d'entreprises employant plus de cinq millions de salariés.

Figure 5 : Les offreurs de prestations logistiques.



Source : Patrick MIANI, Nadine VENTURILLI, « transport logistique » 9eme édition.

8.3. Les type des prestataires :

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

A. Les (1PL, First Party Logistics):

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

B. Les (2PL, Second Party Logistics) :

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

C. Les 3PL (Third party logistics providers):

Lorsque le prestataire logistique assume, en sous-traitance, une partie de la chaîne logistique tout en la planifiant et en faisant le lien avec les autres parties de la chaîne.

D. Les 4PL (Forth party logistics providers):

Lorsque le prestataire logistique assume, en sous-traitance, la totalité de la chaîne logistique, des processus et du pilotage : le prestataire peut sous-traiter des parties de la chaîne logistique à des spécialistes, parties qu'il intègre dans l'ensemble de la chaîne qu'il pilote.

Tableau 1 : Les services offerts par les prestataires et les moyens utilisés :

Type de prestataire	Type de service offert	Type de moyen utilisé
1PL	Transport	En propre
2PL	Transport, entreposage et préparation de commande	En propre
3PL	Transport, Services de facturation, service après-vente.	En propre et Prestataires externes
4PL	Gestion de la chaîne logistique, proposition de solutions logistique globales et sur-mesure.	Prestataires externes

Source : les domaines d'action des prestataires logistiques.

8.3.1 les avantages de l'externalisation :

- L'externalisation est indissociable de la volonté de sauvegarder le cœur de métier de l'entreprise, celui-ci recouvre des activités jugées par opposition à des activités qualifiées.
- L'amélioration de la qualité des services les prestations spécialisation dans le domaine de l'activité lui permet de fournir des services de haute qualité.
- L'externalisation confier une activité et son management à un fournisseur ou à prestataire extérieur plutôt que de la réaliser en interne.
- L'externalisation permet aux clients de gagner du temps et de le consacrer pour d'autre activité pour améliorer l'image et l'environnement de l'entreprise.
- La diminution des responsabilités une fois le transport est externalisé, il n'est plus question de s'inquiéter pour la planification des camions ou des transferts et tout cela sera réalisé par le prestataire.

Section 02 : L'organisation de la chaîne logistique

Introduction

La Chaîne logistique est le système qui permet à l'entreprise d'amener leur produit et leurs services jusque au client.

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

1. Définition de la chaîne logistique.

a. Définition 1 : l'intégration s'est poursuivie en intégrant encore plus l'amont et l'aval de l'entreprise pour couvrir « l'ensemble des flux physiques (des produits), d'informations et financiers depuis les clients des clients jusqu'aux fournisseurs des fournisseurs », formant ainsi la chaîne logistique globale ou Supply Chain. Elle recouvre un champ d'activités très large allant de la conception (en partie), l'achat (également en partie), l'approvisionnement, la production, la distribution jusqu'au soutien logistique et au recyclage²³.

b. Définition 2 : une Supply Chain est un réseau d'organisations (fournisseur, usines, distributeurs, clients, prestataires logistiques...) qui participent à la fabrication, la livraison et la vente d'un produit à un client.

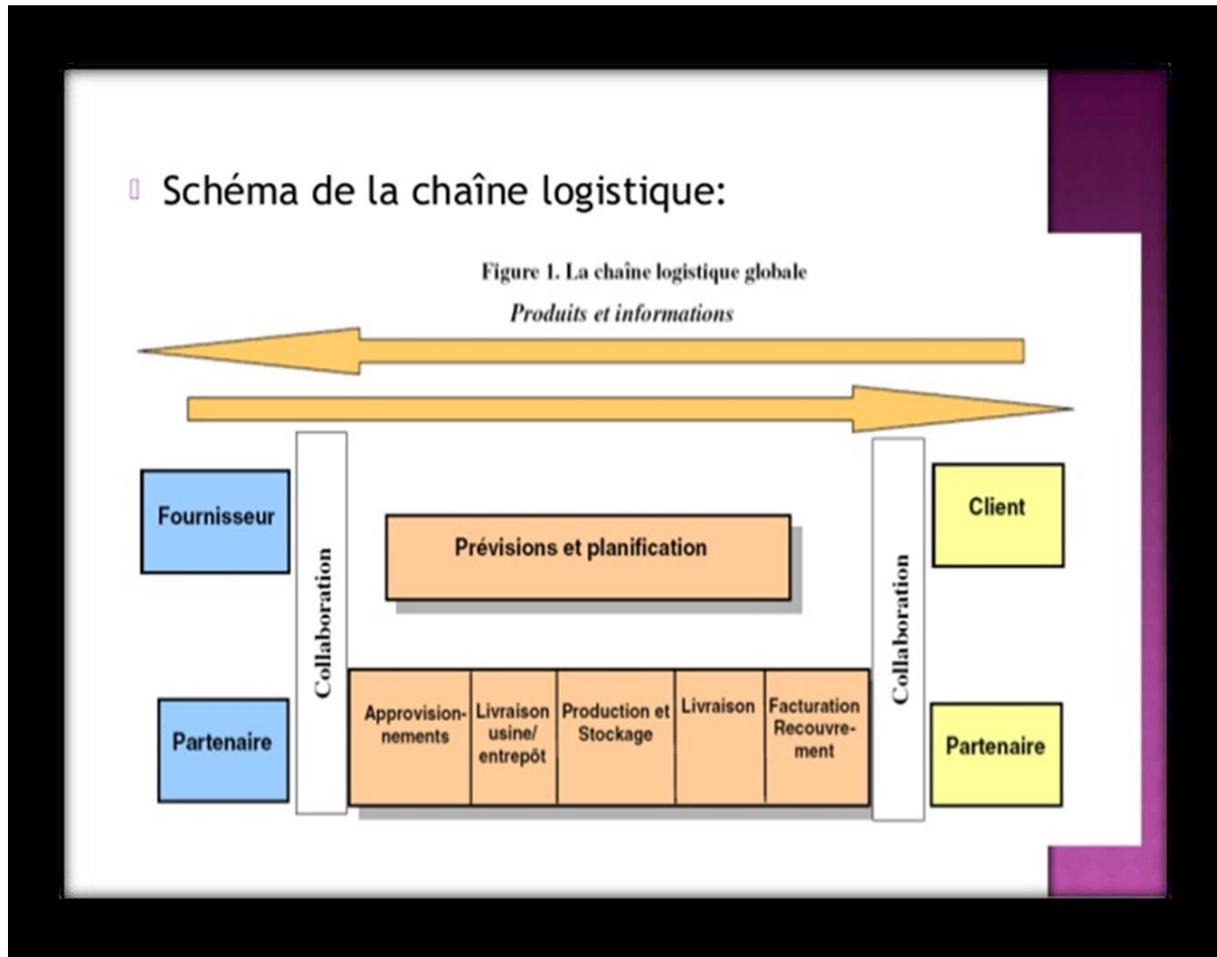
Ces organisations échangent entre elles des produits, des informations et de l'argent.

Une chaîne logistique est souvent représentée comme une chaîne reliant le fournisseur au client du client.²⁴

²³ DAVID (D) et THIERRY (S) : "management des achats et de la supply chain", Vuibert, Paris, 2010, p.23.

²⁴ Utilisée Remy le MOIGNE « supplychain management : Achat, production, logistique, transport, vente », Edition DUNOD, Paris, 2013. P.11.

Figure 6 : Schéma représentatif d'une chaîne logistique :



Source : <https://fr.slideshare.net>

2. Caractérisation de la chaîne logistique :

Si une définition universelle de la chaîne logistique n'existe pas, il n'existe pas non plus un seul type de chaîne logistique. Certains seraient même tentés d'affirmer qu'aucune chaîne logistique ne se ressemble et que toutes ont des spécificités propres qui justifient leur degré d'intégrations, leurs stratégies de fonctionnements, leurs finalités et enjeux. Néanmoins, il existe dans la littérature un certain nombre de modèles génériques permettant de caractériser une chaîne logistique donnée, d'un point de vue structurel, organisationnel ou fonctionnel.

2.1. Une approche structurelle

Afin de comprendre la structure physique d'une chaîne logistique Lambert et Cooper (2000) nous proposent un modèle de structuration tridimensionnelle d'un modèle logistique.

- La dimension horizontale fait référence au nombre de niveaux (tiers) existant le long de la chaîne, qui peut être plus en moins longue.
- La dimension verticale fait référence au nombre de fournisseurs ou client à chaque niveau de Supply Chain, qui peut ainsi être plus en moins large.
- Enfin, la dernière dimension fait référence à la chaîne ou cette situation est placée plus ou moins proche du client final²⁵.

2.2. Une approche organisationnelle

Une Supply Chain peut couvrir plusieurs formes organisationnelles qu'à leur tour aussi conditionnent fortement ses modes de fonctionnement. Cependant, on distingue classiquement la chaîne en réseau, la chaîne logistique virtuelle, la chaîne logistique fédérale et réseau d'entreprise²⁶.

- **La Supply Chain réseau**

C'est un ensemble d'entreprises qui sont basées sur un simple accord plus ou moins formalisé. Ces entreprises ont choisi de se concentrer sur les activités qu'elles maîtrisent et de profiter mutuellement des compétences de leurs partenaires en développant ainsi un puissant système de coopération fonctionnelle.

- **La Supply Chain virtuelle**

C'est une chaîne logistique temporaire dont sa création est liée à un besoin spécifique, tel qu'une opportunité d'affaire, des entreprises indépendants et même concurrentes, vont créer des alliances stratégiques ou des partenariats leur permettant d'exploiter certaines opportunités qu'offre le marché.

- **La Supply Chain fédérale**

L'objectif de cette structure organisationnelle est d'avoir une chaîne logistique de grande envergure en gardant la flexibilité des petites entités, cette chaîne regroupe un grand nombre d'unités qui travaillent sous le même nom dont chacune d'elle est dirigée par un leader et les décisions relatives au fonctionnement de la chaîne logistique fédérale sont prises par l'ensemble des dirigeants.

²⁵ FRANCOIS-JALASSO « Aides à la planification dans les chaînes logistiques en présence de demande flexible », thèse, du doctorat, l'institut national polytechnique de Toulouse 2007, p, 28.

²⁶ (F-A) GRUAT LA FORME-CHRETIEN : Op, Cit , p,29.

- **Le réseau d'entreprise**

C'est une combinaison coopérative à moyen et long terme qui, s'appuie sur l'intérêt mutuel et réciproque de l'ensemble des partenaires de la chaîne logistique.

2.3. Une approche fonctionnelle

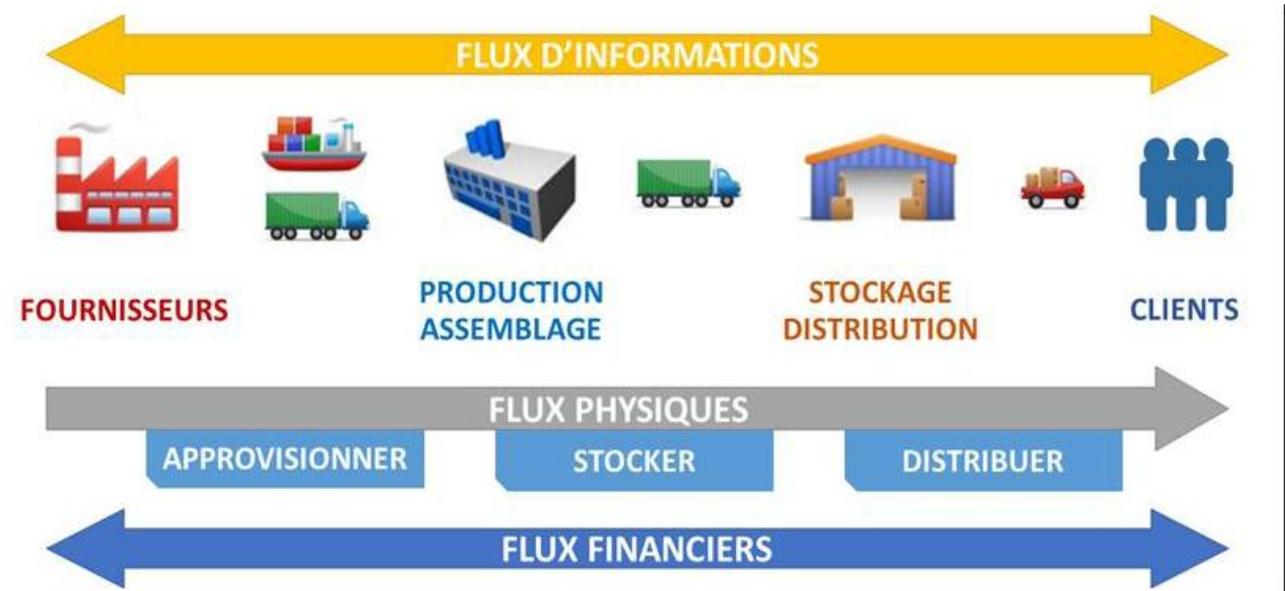
Une typologie des chaînes logistiques a été proposée selon une liste d'attributs fonctionnels qui permet de caractériser chacune des entités d'une chaîne logistique. Ces attributs s'appuient sur le type d'approvisionnement, le type de production, le type de distribution et le type de vente.

3. Les flux de la Supply Chain :

Les flux sont l'expression directe de la performance logistique. La notion de flux s'applique aussi aux produits qu'aux informations dont la qualité est essentielle pour assurer un pilotage efficace. La chaîne logistique est caractérisée par trois types majeurs qui sont²⁷ :

Flux informationnels, financiers et physiques, comme le montre la figure

Figure 7 : caractérisation des flux d'une chaîne logistique



La source : <http://www.metiers-shs.net>.

3.1. Flux informationnels :

Il s'agit d'échanger des données informatisées qui permettent la concordance entre les flux physiques et flux d'informations. La donnée informatisée peut concerner l'état du système, le

²⁷ Mohamed Zied Rabai, « politique de pilotage de flux dans la chaîne logistique : impacte de l'utilisation des prévisions sur la gestion de stock », thèse de doctorat, P8-9.

niveau des stocks et des encours, ou la demande du client. Ces flux peuvent s'effectuer dans les deux sens amont et aval.

3.2. Flux physiques (réels) :

Ces flux concernant les entités physiques qui traversent la chaîne logistique, en particulier les flux de matières premières, d'encours et de produits finis. Ces flux traversent les chaînes logistiques essentiellement d'amont en aval. D'autres flux physiques annexes peuvent circuler dans la chaîne logistique d'amont en aval et aussi d'avant en amont, tel que les conteneurs, les emballages, les palettes et les produits retournés ; toutefois, il existe deux types de flux logistiques : les flux interne et les flux logistiques externe.

a) Les flux de gestion internes :

Il s'agit des flux de production. Ces flux sont constitués par la chaîne des opérations de transformation, d'usinage, de manutentions et de stockage intermédiaires.

b) Les flux de gestion externe

Les flux externes regroupent les flux d'approvisionnements ou flux amont et les flux de distributions ou aval. A ce niveau les flux logistiques prennent différentes formes, on distingue²⁸ :

- Les flux poussés (push flow) : un flux de produits pour lequel les produits sont déplacés sur la base de la prévision de la demande.
- Les tirés (pull flow) : un flux pour lequel les produits ne sont déplacés que lors d'une réception d'une demande pour satisfaire un besoin réel, ces flux visent à supprimer les coûts dus à la possession des stocks (zéro stock).
- Les flux tendus : un flux qui se rapproche du précédent flux avec un minimum de stock
- Les flux synchrones : il consiste à livrer les composants nécessaires au dernier moment du processus de production afin de limiter les stocks et les coûts qui sont liés.

3.3. Flux financiers :

Il s'agit des flux monétaires associés au flux physique. Ces flux traversent la chaîne essentiellement d'aval en amont. Certains flux financiers peuvent avoir lieu de l'amont vers l'aval tel que les remboursements ou le paiement en cas de litige.

²⁸ Rémy Lemoigne, « supplychain management »,Dunod, paris, 2013,P.35-36.

4. les enjeux de la chaîne logistique :

La chaîne logistique est le meilleur moyen pour améliorer les prestations au près des distributeurs et des consommateurs et d'assurer la rentabilité de l'entreprise²⁹ .

a) les prix/coûts :

La maîtrise des coûts, revient à minimiser les coûts d'acquisition et de possession. En effet, le domaine d'efficacité des achats concerne³⁰ :

- les coûts facturés (matières, transport...)
- les coût d'acquisition.
- les coûts de possession.
- les coûts de production.
- Les coûts de d'acheminement.

B) la qualité des produits :

La qualité est aussi un sujet d'inquiétude .la crainte provient du fait que le prestataire, connaissant par définition moins bien le produit que l'entreprise elle –même, ne lui accorde pas l'attention nécessaire. Qu'il s'agisse des conditions de stockage, de transport, d'emballage ou de manutention, les spécificités du produit doivent être parfaitement connues et comprises par le prestataire³¹.

C) Les Risque ;

Le risque de perte de contrôle, évoqué en premier, peut aussi s'entendre au sens de perte de savoir-faire et d'expertise. L'externalisation d'une fonction ou d'une activité tout entière peut conduire l'entreprise à ne plus disposer en interne d'un certain nombre de compétence spécifique. Même si ce transfert de connaissance et d'information est volontaire au départ, il peut rendre l'entreprise plus vulnérable car elle s'est démunie d'une partie des ressources et du capital susceptibles de lui permettre de répondre à une modification de son environnement.

²⁹ KHALED-GHEDIRA, « Logistique de la production, approche de moralisation et de résolution », édition tichnip, Tunis, p.121.

³⁰ André Marchal, « la logistique globale », Ellipses édition Marketing S.A.,2006.

³¹Pierre Médan. Anne Gratacap "Logistique et supply chain management "DUNOD, paris, 2008.P.76.

D) Délais :

Entre la prise de commande et la livraison aux clients, C'est indicateurs majeurs en particulier sur les coûts de transport en fonction des moyens à mobiliser et les niveaux de stocks à dimensionner et à localisation³².

E) Le niveau de service :

Le niveau de service c'est la probabilité de satisfaire la demande dans un délai donné.

C'est un composants clés constituent les cahiers des charges service qui sont issus et formalisés en fonction des attentes clients qui s'expriment lors d'enquêtes et qui prennent en compte bien évidemment les offres des concurrents. Ce processus de collecte d'information permet d'entendre la voix des clients qui expriment leurs besoins

F) La 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 quantités, par contre la seconde précise les délais nécessaires, lorsque l'on a prévu de fabriquer un produit donnée, pour modifier son plan de fabrication, réorganiser son processus et passer à un autre article³³.

5. Le processus de la chaîne logistique :

Le Supply Chain est composé de 5 processus suivant³⁴ :

5.1 Le processus approvisionnement :

Le processus Approvisionnement se concentre sur la fourniture de tous les composants nécessaires à la fabrication. Deux grandes phases sont ici à distinguer. La première phase consiste à sélectionner les fournisseurs de l'entreprise. Le choix des fournisseurs peut se faire sur différents critères comme la qualité, le prix, les délais de réapprovisionnement des matières premières ou composants, mais aussi leur capacité de production, leur facilité à accepter une demande très variable, leurs possibilités de faire évoluer techniquement les composants

³² Michel FENDER et Yves PIMOR « logistique supply chain » 7^{ème} édition, DONUD.P.46.

³³ GERARD(B), OLIVIER (B), ALAIN(G), MICHEL(G); management industriel et logistique, 3^{ème} Edition, paris, 2001, page.439.

³⁴ ALEXANDER K. Sami : « stratégie logistique : supplychain management », 3^{ème} édition, DONUD, paris, 2004.P.26.

est possible de sélectionner un fournisseur unique par produit ou, au contraire, des sources multiples qui se partagent la demande, en minimisant ainsi le risque de rupture de livraison.

Les fournisseurs étant déterminés, la seconde phase du processus d'approvisionnement consiste à passer les commandes des composants à ces fournisseurs en fonction de la production à réaliser. Il s'agit aussi de vérifier que ces composants sont livrés dans de bonnes conditions, c'est-à-dire de vérifier que la livraison comporte les bons composants, de qualité requis, en quantité conforme et au bon moment.

5.2 le processus production :

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

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

5.3 le processus distribution :

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

5.4 le processus vente :

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

5.5 processus de la gestion des retours :

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

6. La différence entre logistique et la Supply Chain.

La logistique est l'ensemble des activités ayant pour le but la mise à disposition d'un bien ou d'un service au moindre coût, au bon moment, au bon endroit, avec une bonne qualité de service la Supply Chain donne plus d'importance au client (le client est roi), raisonne en termes de chaîne logistique étendue et l'utilisation NTIC (projectifs).

La logistique fait partie de la Supply Chain, on peut dire que la Supply Chain est plus globale elle comprend la chaîne logistique et la chaîne de transport, donc pas la différence réelle car la Supply Chain correspond plutôt à la logistique globale alors que le terme logistique définit moins clairement les activités de cette Supply Chain.

Section 03 : Gestion de la chaîne logistique (Supply Chain management-SCM)**1. Définitions**

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

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

Définition 1 :

En 1986, CSCMP (Council Supply Chain management Professional), définissant la SCM : « le processus de planification et mise en œuvre efficace des flux de matières et produit finis et d'informations du point d'origine au point de consommation dans le but d'être conforme aux attentes des clients »³⁵.

³⁵Coorer M.C., Lambert D.M., Pagh J.D., « supply chain management : more Than a New Name for logistics », The International journal of logistics management, n 8(1), p.1-14, 1997.

Définition 2 :

En 1994 BERRY ET AL, définissant la SCM : vise à construire une confiance, à échanger des informations sur les besoins du marché, à développer de nouveaux produits et à réduire la base de fournisseurs d'une entreprise afin de libérer des ressources de gestion pour le développement de relation significative sur long terme³⁶.

Définition 3 :

En 2004 DOMINGUEZ ET LASHKATI, l'intérêt du SCM : est de faciliter les ventes en positionnant correctement les produits en bonne quantité, au bon endroit, et au moment où il y en a besoin et enfin à un coût le plus possible. Le principal objectif du SCM est d'allouer efficacement les ressources de production, distribution, transport, et d'information, en présence d'objectifs conflictuels, dans le but d'atteindre le niveau de service demandé par les clients au plus bas prix³⁷.

2. les différents types de la gestion de la chaîne logistique

Comme pour la chaîne logistique, on trouve plusieurs définitions de la gestion de la chaîne logistique.

La chaîne logistique peut être considérée comme le réseau d'entreprises qui participent, en amont et en aval, aux différents processus et activités qui créent de la valeur sous forme de produits et de services apportés au consommateur final. En d'autres termes, une chaîne logistique est composée de plusieurs entreprises, en amont (fourniture de matières et composants) et en aval (distribution), et du client final.

On trouve aussi plusieurs définitions de la chaîne logistique liées à ces limites et à sa longueur et selon ces critères, on distingue également 3 types d'approches basées sur les différents niveaux de chaîne logistique³⁸.

➤ **Gestion des chaînes logistiques internes**

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

³⁶ BERRY ET AL : planification des chaînes logistiques.

³⁷ Cité par DOMINGUEZ ET LASHKATI.

³⁸ Pirre Médan et Anne Gratacap, « logistique et supply chain management », Dunod, Paris, 2008.P.26-27.

« Fonction dont la finalité est là sans fonction des besoins exprimés ou latents, aux meilleures conditions économiques pour l'entreprise et pour un niveau de service déterminé les besoins sont de nature interne l'approvisionnement de biens et de services pour assurer le fonctionnement de l'entreprise à l'externe (satisfaction des clients). La logistique fait appel à plusieurs métiers et savoir-faire qui concourent à la gestion et à la maîtrise des flux physiques et d'informations ainsi que des moyens ».

➤ **Gestion des chaînes logistiques intégrées**

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

Supply Chain management is the delivery of enhanced customer and economic value through synchronized management of the flow physical goods and associated information from sourcing to consumption.

➤ **Gestion des chaînes logistiques collaborative**

Cette approche consiste à travailler au niveau d'une entreprise au sein de la (des) chaîne(s) logistique(s) à laquelle (auxquelles) elle appartient.

“Supply Chain management is an alignment of buyers, suppliers. And customers and their processes to achieve an advanced form of competitive advantage.

3. niveaux décisionnels du SCM :

Dans le cadre de la gestion des chaînes logistiques, et plus largement des systèmes industriels, trois niveaux de décisions sont généralement définis. Il s'agit des niveaux stratégiques, tactiques et opérationnels. Ces niveaux sont repris par un grand nombre d'auteurs (Ganeshan, 1999 ; SHAPIRO, 1999 ; HUAUG et al..2003...) ³⁹.

3.1. Niveau stratégique

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

- Localisation, missions et relation des usines et entrepôts
- Positionnement des nouvelles usines et entrepôts et fermetures des sites

³⁹ FRANCOIS-JALASSO, « Aides à la planification dans les chaînes logistiques en présence de demande flexible », Thèse du doctorat, l'institut national polytechnique de Toulouse, 2007, p, 23.

- Niveaux de capacité des usines et entrepôt
- Acquisitions de bien technologiques et d'équipements pour usines et entrepôt
- Conception d'usines et d'entrepôt
- Réparation entre des biens achetés et utilisations de ressources d'une (décision de sous-traiter)
- Réseaux de transports et prestataire de transport
- Choix de type de gestion de production (par ex : fabrication à la commande, fabrication sur stock).

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

3.2. Niveau opérationnel

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

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

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

- Ordonnancement quotidien et hebdomadaire au niveau des unités de stockages (incluant la gestion des priorités)
- Équilibrages et correction des stocks à court terme
- Traitement et ordonnancement des commandes clients
- Ordonnancement et gestion des entrepôts
- Ordonnancement de la main d'œuvre pour la fabrication et l'entreposage
- Sélection des transporteurs pour les chargements non groupés

- Supports logistique pour les lancements individuels (par ex. lancements d'approvisionnements directs spécifiques).

3.3. Niveau tactique

Le niveau décisionnel tactique va s'intéresser aux décisions à moyen et long terme qui devront être mises en application pour développer la stratégie décidée par l'entreprise. D'après Miller, les décisions de planification de la chaîne logistique concernant le niveau tactique sont les suivantes :

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

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

4. les structures de la chaîne logistique

La structure d'une chaîne logistique liée à la nature et des objectifs souhaités lors de la conception, plusieurs structures ont été développées, du point de vue flux physique, elles peuvent être classifiées en quatre types ⁴⁰ :

⁴⁰ FRANCOIS(J) :Op.cit,P.30.

4.1. Structures divergentes :

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

4.2. Structure convergente :

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

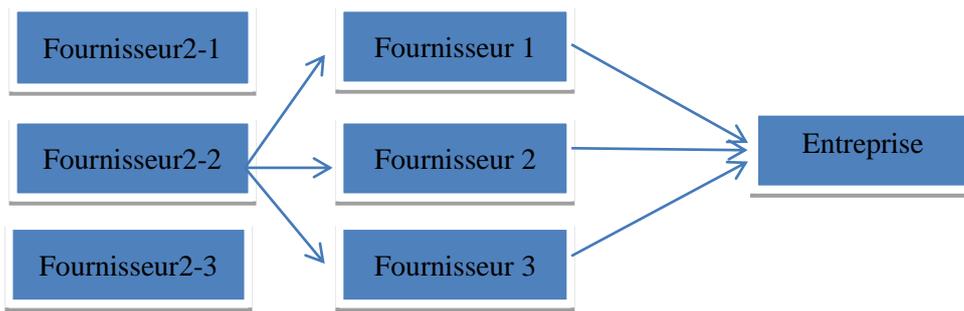
4.3. Structure en réseau :

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

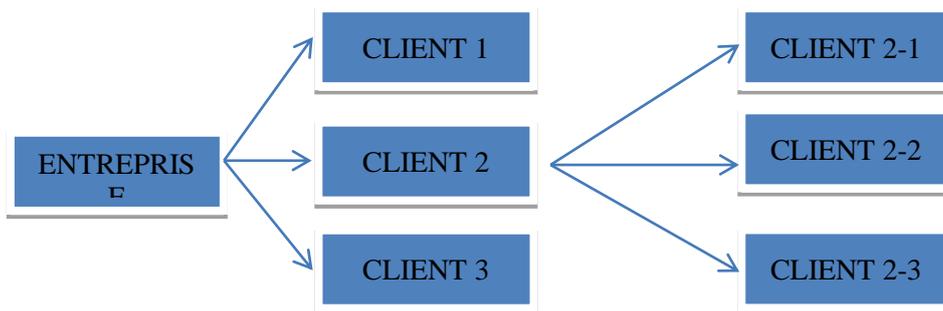
4.4. Structure séquentielle ou linéaire :

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

Figure 8 : les différentes structures des chaînes logistiques



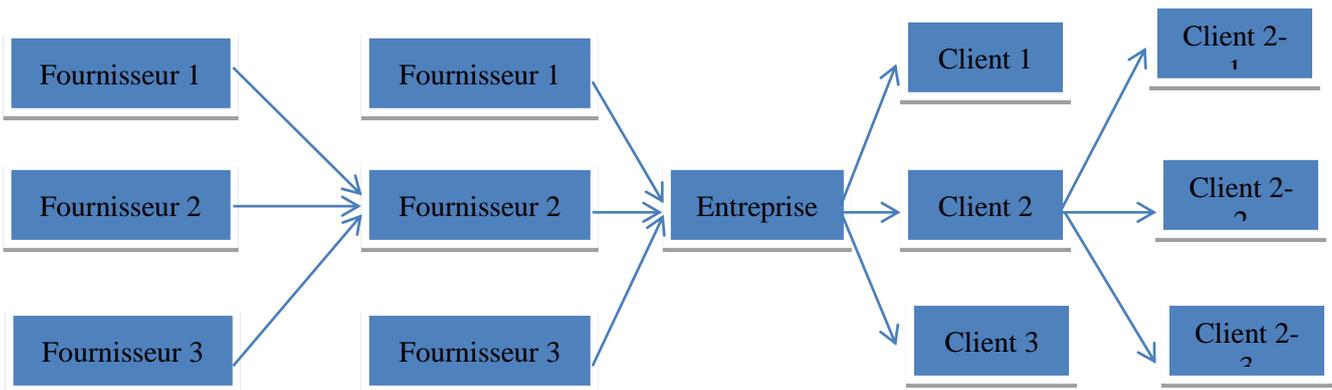
Structure convergente



Structure divergente



Structure de réseau



5. les intervenants dans la Supply Chain management

La Supply Chain management contient plusieurs intervenants suivants :

5.1. Les fournisseurs

La chaîne logistique est constituée par plusieurs acteurs, les fournisseurs sont les premiers intervenants, ils sont indispensables à toute entreprise pour obtenir des matières premières,

machine, fournitures, la main d'œuvre, etc. ils constituent des négociateurs lors des achats, mais aussi pour les livraisons et la gestion des stocks⁴¹.

5.2. Le producteur

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

5.3. Les grossistes

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

5.4. Les détaillants

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

5.5. Le client final

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

6. finalités de la gestion de la chaîne logistique

La logistique est l'activité qui a pour but de mettre à disposition des ressources correspondant aux besoins de l'organisation en prenant en compte tous les critères économiques, sécurité et qualité de service attendu. Les finalités de la logistique peuvent être formulées comme suit ⁴²:

À long terme :

Dans une perspective de long terme, la finalité de fonction logistique est :

- De permettre à l'entreprise de développer sa capacité de traitement de la complexité et de l'incertitude résultant de la multiplication des couples produits-marchés et de la réduction du délai de réaction aux demandes des clients.

⁴¹Claude demeure ; aide –mémoire marketing ; Edition DUNUD .6^e Edition ; paris ; 2008 :p.24.

⁴² <http://mmbsofficiel.blogspot.com/2013/11/la-logistique-et-ces-finalites.html> consulter le 15/04 /2021

- D'identifier l'impact que la logistique de l'entreprise a sur les coûts de ses clients et sur les services qu'ils peuvent eux-mêmes proposer en aval de sorte que l'entreprise dispose d'un avantage concurrentiel en offrant à ses clients le service logistique optimal au coût le plus adaptable. Cela conduit parfois la fonction logistique de l'entreprise à être associée aux études de produits nouveaux de manière à optimiser les flux avant même leur existence (les interventions en après-vente ou en maintenance sont influencées par la conception du produit, elles jouent un rôle particulier dans la notion de « soutien logistique intégré ») ; dans le même contexte. La logistique peut être à la source d'un cahier des charges de services internes.

➤ **À moyen terme :**

La finalité de la fonction logistique. Envisagée dans une perspective décisionnelle de moyen terme est de :

- Définir les actions qui permettront de minimiser les coûts des services de logistique que l'entreprise a choisi de développer et ainsi d'appréhender. Par exemple, leur incidence sur les flux de la production et de stockage que l'on cherche à optimiser en utilisant le concept de différenciation retardée ;
- Permettre notamment aux dirigeants de choisir les opérations qu'il est préférable d'assurer soi-même et celles que l'on peut sous-traiter

➤ **À court terme :**

Dans le fonctionnement quotidien, la finalité de la fonction logistique est d'optimiser les flux physiques de l'amont à l'aval, ce qui implique : l'exploitation des prévisions commerciales à très court terme et des carnets de commande, la définition des programmes d'approvisionnement et de production. La programmation des livraisons, la régulation de l'après-vente, la distribution des pièces de rechange, la continuité de l'exploitation par la mise en place d'un plan de maintenance.

7. les tendances actuelles de la Supply Chain :

Aujourd'hui, la Supply Chain est confrontée à de nouvelles problématiques et préoccupations telles que⁴³:

⁴³ Alain Halley, « sous-traitance et chaîne logistique ou la nécessaire intégration des deux stratégies », Gestion 2004/2, p.48-56.

7.1. La réduction du nombre de fournisseurs :

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

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

7.2. La sous-traitance de la chaîne logistique

Plusieurs entreprises se rendent compte qu'ils peuvent bénéficier des services d'entreprises spécialisées pour prendre en charge une partie ou la totalité de leur chaîne logistique. Ceci permet à l'entreprise de se concentrer sur ses activités de bases, ce qui lui permet de satisfaire les exigences en matière de qualité, capacité de production, temps de livraison... etc.

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

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

C'est un système de distribution dans lequel les marchandises réceptionnées par le centre de distribution ou la plate-forme ne sont pas stockées (notamment verticalement) mais préparées pour réexpédition immédiate à destination des magasins⁴⁴.

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

⁴⁴ Pierre Medan et Année Gratacap, «Logistique et Supply Chain management », Dunod, Paris, 2008, p, 129.

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

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

Conclusions :

Nous avons dans ce chapitre présenté la fonction logistique et son rapport sur la chaîne logistique, cette étude nous a permis de constater que la logistique est un des éléments majeurs de la Supply Chain et est devenue un enjeu important de la stratégie de l'entreprise, elle facilite en effet l'écoulement de flux physique d'un ou plusieurs sources d'approvisionnement vers un ou plusieurs points de consommation, en assurant sa régulation d'aval en amont par un flux d'information.

Chapitre II
Le transport routier de la
merchandise

Chapitre II : le transport routier de la marchandise

Introduction :

Depuis l'antiquité les transports jouent un rôle important dans la vie économique et social et ils constituent un secteur privilégié au sein de la théorie économique.

Aujourd'hui, on peut dire que le transport routier de la marchandise occupe la première place dans les déplacements courts et les distances moyennes, car il est le plus adapté et permet de mettre à disposition des clients les différents produits des entreprises.

Afin de comprendre ce concept de transport et l'importance par le transport routier des marchandises, ce présent chapitre se subdivisera en trois sections : la première section portera sur les généralités sur le concept de transport. La deuxième section, portera sur le transport routier des marchandises. Enfin, la troisième section portera, quant à elle, sur l'influence du transport routier de marchandises.

Section 01 : Généralités sur le concept de transport

Le transport est un secteur essentiel pour toutes activités humaines. Au-delà de son rôle dans les déplacements de personnes et dans l'acheminement des marchandises, il est considéré comme un facteur de production et une source de richesse et de bien-être des individus et des sociétés.

1. Historique du transport :

Si on considère le transport comme le déplacement d'une marchandise impliquant un changement de propriétaire on imagine que son origine date de la sédentarisation de l'homme et de la fabrication des premiers outils pour cultiver le sol.⁴⁵ C'est au cours de la période néolithique que les derniers hommes de la préhistoire changèrent radicalement leur mode de vie. Ils devinrent sédentaires, d'où la naissance de l'agriculture et de l'élevage. Dès lors, les civilisations se sont efforcées d'établir des voies de communication et de créer des moyens de déplacements et à partir de là on passe du portage humain à l'utilisation des animaux.

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

⁴⁵NETTER (Maurice) : capacités de transport, coûts de transport et organisation de l'espace, Revue économique, 1974, P.257-274.

les planeurs. Au XIX siècle l'invention de la chaudière à vapeur et de la machine à vapeur développe le transport. Les bateaux à vapeur vont remplacer les bateaux à voile et les locomotives à vapeur, les chevaux. On va se déplacer plus vite, plus loin et transporter plus de marchandises. Après l'invention de la machine à Vapeur, en 1860 qu'apparaît la première ébauche d'un moteur à explosion. Ce moteur inédit fabriqué par Étienne Lenoir est dans un premier temps alimenté au gaz d'éclairage. Quelque temps plus tard, Il invente un carburateur permettant de remplacer le gaz, par l'essence et le pétrole dans le moteur à combustion interne utilisé sur les véhicules automobiles. Puis vinrent la pile électrique, la pile nucléaire et la pile à combustible, pour fournir de l'électricité au travers de turbines ou directement à un bobinage (moteur électrique). Enfin, l'hydrogène et déjà perçu comme le combustible de demain⁴⁶.

2. Notion de transport

Le transport est la catégorie d'activités consistant à déplacer des objets matériels (bien et /ou personnes). Grâce à la mise en œuvre des moyens spécifiques et déterminés certains de ces moyens sont mobiles : les véhicules (voitures, navire, avions. etc.). Les autres moyens de transport sont immobiles : les infrastructures des circulations (route, voies ferrées, canaux, etc), ou de transbordement (gares, ports, aéroports, etc.)⁴⁷.

Autres définitions :

Selon le petite Robert, le transport est défini comme étant le : « fait de porter pour faire parvenir à un autre lieu »⁴⁸.

Le transport est le moyen d'acheminement des hommes et des marchandises échangés par voie terrestre, maritime, aérienne, les transports incluant la nature des produits transportés (marchandises, hommes, informations)⁴⁹.

L'exercice d'une activité de transport se fait généralement dans le cadre de procédures qui dépendent d'un système d'exploitation et est soumise par une réglementation qui touche divers aspects depuis l'homologation des moyens de transport l'agrément des conducteurs et les règles de fonctionnement (vitesse, règles de sécurité, etc.).

⁴⁶ EMILE QUINET, " les transports et la puissance publique", édition 1983.

⁴⁷ Netter M (1974). « Capacités de transport, coûts de transport et organisations de l'espace », revue économique.P.257.

⁴⁸ Petit Robert-dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française – paris – édition1970- p431

⁴⁹NONJON Alain: comprendre économies mondial- édition ellipses 1995- p246

3. les modes de transport

Le transport apparaît comme un maillon indispensable de la chaîne logistique qui assure la liaison entre les différents étages du système logistique. Ce transport peut se faire suivant différents modes.⁵⁰

3.1 le transport maritime :

Le transport maritime consiste à déplacer des marchandises ou des hommes pour l'essentiel par voie maritime, à cause de son coût abordable, le transport par voie d'eau est très populaire en commerce international, surtout dans le cas d'expéditions vers des pays éloignés, même si le délai de livraison est plus long que transport aérien, on y recourt généralement par l'envoi des produits lourds ou volumineux et de marchandise en vrac.⁵¹

3.2 le transport routier :

Le transport routier est le transport de biens ou marchandise par route. En effet, il est utilisé fréquemment lorsqu'il s'agit d'effectuer d'opération sur un territoire donné et cela même sur une longue distance.⁵²

3.3 le transport aérien :

Le transport aérien est une activité économique et réglementée qui regroupe toutes les opérations de transport de personnes, marchandises de toutes sortes de volume en avions à la fois au niveau interne et à l'international. Le transport aérien est caractérisé par sa rapidité, par son niveau de sécurité, par sa régularité et sa fiabilité.⁵³

3.4 le transport ferroviaire :

C'est un mode de transport qui est utilisé dans plusieurs régions du monde. En effet, le transport ferroviaire utilise généralement les expéditions par wagons isolés (entre 5 et 60 tonnes de marchandises) ou par train entier pour des tonnages supérieurs. Il faut noter que le transport ferroviaire de marchandises n'est pas utilisé dans la plupart des régions du monde.

Ce type de transport présente aussi la possibilité d'effectuer des livraisons sur de longues distances⁵⁴.

⁵⁰ Mose Domal d DAILY, « logistique et transport international de marchandises. », 1^{er} édition l'Harmattan, Paris, 2013, P. 118.

⁵¹ <https://www.lanterne.com>.

⁵² Georges Javel, Nasser Mebarki, Isabelle Corthier, «logistique industrielle et organisation » 5eme édition, DUNOD.

⁵³ <http://www.africmemoire.com>.

⁵⁴ Blog.wikimemoires.com/2011/03/mode-de-transport-interant.

3.5 le transport fluvial :

Est un transport de marchandise ou de rien par varie d'eau (fleuve et canaux) c'est une mode de transport très économique car il est peu coûteux en énergie, Il permet De transport massif et peu polluant, mais il est lent, ce qui peut représenter un avantage logistique En permettant d'économiser en frais d'entre passage.

3.6 le transport postal :

Le transport postal s'agit de transport des colis, des produits à quantité très Limité, avec le poste, les entreprises peuvent faire transporter des marchandises de détail et des chargements partiels ou complètes le plus simplement du monde.

4. les avantages et les inconvénient de mode de transport

Le tableau ci-dessous synthétise les différents avantages et inconvénients des différents modes de transport :

Tableau 2 : les avantages et les inconvénients de chaque mode de transport :

Modes de transport	Avantages	Inconvénients
Le transport maritime	<ul style="list-style-type: none"> - taux de fret avantageux sur certaines destinations. - possibilité de stockage dans les zones portuaires. - tous les points du globe peuvent être desservis 	<ul style="list-style-type: none"> - les délais de livraison sont parfois aléatoires. - certains lignes maritimes ne font pas le transport par conteneur. - les coûts de l'emballage et de l'assurance sont généralement plus élevés que ceux des autres modes de transport.
Le transport routier	<ul style="list-style-type: none"> - service en port à port, sont rupture de charge. - délais relativement rapide. 	<ul style="list-style-type: none"> - délais et sécurité variables - coût élevé pour les destinations lointaines - peut adaptée aux grandes quantités.
Le transport aérien	<ul style="list-style-type: none"> - sécurité - rapidité - diminution des frais financiers et de stockage. 	<ul style="list-style-type: none"> - capacité limitée. - interdit à certains produits dangereux. - rupture de charge.

	<ul style="list-style-type: none"> - emballages et assurances moins coûteux. 	
Le transport ferroviaire	<ul style="list-style-type: none"> - fluidité du trafic et respect des délais. - adaptation aux longues distances et aux tonnages importants. 	<ul style="list-style-type: none"> - c'est un mode de transport peu adapté aux cours distance. - rupture de charge. - nécessite un pré- et poste - acheminement.
Le transport fluvial	<p>Remarquable capacité d'emport ,300 a2500 tonnes selon les convois.</p> <ul style="list-style-type: none"> - fable coût. 	<ul style="list-style-type: none"> -lenteur et donc immobilisation de la marchandise pendant le transport. - coût de pré- et poste - acheminement. - rupture de charge.
Les transports postaux	<ul style="list-style-type: none"> - formalité douaniers simplifiées. - possibilité d'utiliser des formules a délais garantis 	<ul style="list-style-type: none"> - utilisation limitée aux petits envois - priorité des envoies et des services offerte variant selon la destination.

Source : Corinne Pasco. <<Commerce international>>. Dunod.4eme édition. Paris.2002.p67

Section 02 : le transport routier des marchandises

Introduction :

Le transport routier des marchandises joue un rôle déterminant dans le développement des sociétés et le fonctionnement des états. L'avènement des sociétés industrielles a renforcé ce rôle pour exercer une influence horizontale sur tout le système productif.

1. définition du transport routier de marchandise :

Le transport routier de marchandise consiste à acheminer des marchandises (le fret) d'un lieu à un autre à bord d'un mode de transport (par voie routière). Il se mesure en tonne-kilomètre ou, sur un trajet donné en tonnes.il est effectué en compte propre ou par des tiers⁵⁵.

Le transport routier de marchandise est un bien de consommation intermédiaire et doit être considéré comme un facteur de production dans le processus de mise à disposition des produits sur un marché⁵⁶.

2. les types et les acteurs du transport routier des marchandises

a- Les types de transport routier des marchandises :

L'accomplissement du processus de transport se repartie entre deux régimes⁵⁷ :

- **transporteurs pour compte propre (privé) :**

Ce sont des commerçants qui exercent une activité principale en mettant en place ses propre moyens, constitués d'un véhicule et d'un conducteur, même loués en exclusivité, pour effectuer des déplacements de marchandises concernées par leur activité professionnelle, à condition que le transport ne soit qu'un complément à l'activité principal⁵⁸.

- **transporteurs pour compte d'autrui (public) :**

Ce sont des professionnels des transports qui assurent le déplacement des marchandises, pour le compte de leurs clients en mettant en place leurs propres moyens, ou des moyens sous-traités⁵⁹.

⁵⁵ Documentation française vie-publique.fr

⁵⁶ Josse.P, « Aspect économique du marché de transports », édition EYROLLES, paris, 1997, P.3.

⁵⁷ Michel FENDER et Yves PIMOR, « logistique supply Chain », 7 eme édition, DUNOD.

⁵⁸ SAINT-ELOI (Jean-Pierre) : « pratique du transport routier de marchandise », 3eme édition.P.23.

⁵⁹ HARRAR Sabiha_ (transport de marchandises et impact sur activité économique régionale cas de la région nord-ouest » mémoire du magister université d'Oran 2012 p- 23

b- les acteurs dans le transport routier de marchandise :**• 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-Madeleine 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 »⁶⁰.

Selon les domaines d'activité, on peut distinguer deux principaux types de chargeur : (Les industriels et les distributeurs). Donc le chargeur 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 aux clients.
- La flexibilité de la prestation logistique afin de mieux répondre aux besoins de leurs clients.

• le transporteur

C'est une personne ou une société qui garantit l'acheminement dans un lieu donné, des personnes, des produits ou des marchandises à l'aide des moyens de transport en respectant les délais déterminé par le client contre une rémunération. ⁶¹

• les logisticiens

Le prestataire logistique peut se définir comme. « Le professionnel qui gère les flux de marchandises et d'informations, depuis l'usine jusqu'aux rayons des magasins, voire au domicile du client ». Il répond à un logique client/ fournisseur et ses prestations sont généralement complexes.

En effet, les prestataire logistique sont souvent responsables du transport des produits depuis le lieu de fabrication jusqu'à la plateforme d'éclatement et assurent par la suite la redistribution des produits vers d'autres circuits. Ils intègrent également dans leurs fonctions : le stockage de la marchandise et la gestion des flux selon les impératifs des clients⁶²

⁶⁰ DAMIEN (Marie-Madelaine), Op,Cit , P427

⁶¹ MARIE-MADELAINE (demien), (transport et la logistique), Dunod, paris, 2010, p427

⁶² SAVY (Michel) : interaction transport et logistique, étude de cas sur le triangle de Weimar, 2007, p47

3. Contrats du transport routier de marchandises

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

3.1. Qu'est-ce qu'un contrat de transport ?

Le contrat du transport routier est une convention par laquelle un transporteur professionnel s'engage à déplacer une certaine quantité de marchandise d'un point à un autre, contre rémunération, selon un mode de transport déterminé.⁶³ Dans un délai fixé par un texte légal ou réglementaire, par la convention des parties ou par l'usage.

Le déplacement des marchandises doit constituer l'objet principal de la convention. Les éléments essentiels du contrat de transport sont donc :

- le déplacement des marchandises
- la rémunération du transport
- le mode de transport choisi : fer, route, etc.
- le délai de livraison

3.2. Les différents types de contrat de transport

Quelques types de contrat de transport sont présentés et analysés ci-dessous⁶⁴.

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

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

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

d. groupage : contrat ou 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.

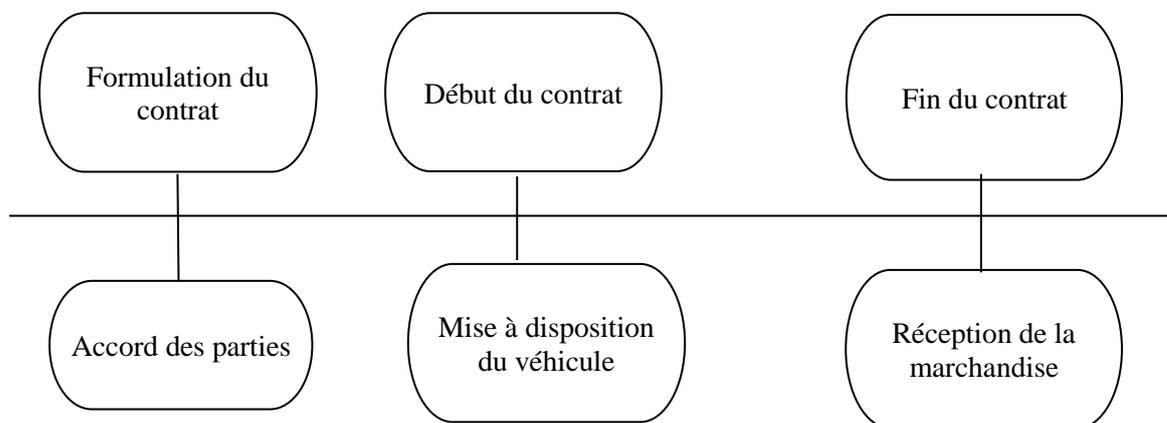
⁶³ GUIDE DE CAPACITE PROFESSIONNELLE : transport public routier de marchandise de déménagement et location 20ème édition

⁶⁴ <http://www.ladissertation.com>

3.3. Validité du contrat de transport

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

Figure 9 : validité du contrat de transport



Source : Jean-Pierre Saint-Eloi, « pratique du transport routier de marchandise »; 3eme édition. P. A2- A3.

3.4. Le rôle et les enjeux du transport routier de marchandise

Avant de présenter les enjeux du transport routier nous tenons d'abord à expliquer le rôle de ce dernier.

a. Le rôle du transport routier de marchandise

Le transport joue un rôle important au sein de l'économie de par son omniprésence dans la chaîne de production, et ce, à toute échelle géographique⁶⁵.

L'intégration de transport dans le cycle de production et de consommation.

- ✓ La réduction de la distance qui permet de baisser le coût de déplacement physique des biens et services.
- ✓ La création des richesses par l'expansion des activités de production.

Dans ce qui suit, Nous résumons le rôle de transport dans trois points essentiels :

- ✓ Dans la croissance économique.
- ✓ Dans l'amélioration de la productivité des entreprises.
- ✓ Dans la création de l'emploi.

⁶⁵<http://www.univ-bejaia.dz>. Consulté le 10 /04/2021. à 13h:30

b. Les enjeux du transport routier de marchandise

Les enjeux spécifiques que soulève ce secteur sont d'ordre économique, social, environnemental et sécuritaire. Ces enjeux constituent les préoccupations gouvernementales aux quelles les interventions de l'État devraient répondre⁶⁶.

Du point de vue développement économique

Le transport de marchandises à une importance vitale pour le développement d'une économie qui relève plusieurs enjeux de compétitivité et de l'efficacité. Donc, ce secteur doit contribuer au dynamisme économique.

Dans le but d'assurer un bon encadrement économique, l'État doit réserver un grand intérêt en matière des politiques et de réglementation par :

- L'amélioration de la compétitivité et de la productivité en offrant des formations aux employées
- L'élimination des obstacles réglementaires et administratifs en accordant des normes qui répondent aux besoins des expéditeurs et transporteurs.

✓ Du point de vue social

Grâce à l'importance des heures travaillées, la moyenne des rémunérations et la rentabilité de l'entreprise sont faibles. Au-delà ces difficultés social que peuvent connaître employeur et salariés qui fréquemment dans des crises qui peuvent être mauvais à l'ensemble de l'économie et sensible sur le secteur de transport routier de marchandises

✓ Du point de vue sécurité

La sécurité ou bien la prévention routière concerne donc la prévention d'accidents se présente à tout moment sur la route dans le but de protéger la vie des personnes.⁶⁷

Pour avoir un bon déroulement de secteur de transport, et assurer dans un cadre sécuritaire, l'État doit définir un système de contrôle qui s'appuie sur la responsabilité de tous les acteurs de la chaîne de transport et mise autant sur l'inspection en entreprise que sur le contrôle sur route. Il doit mettre en œuvre des normes technique assurant un haut niveau de sécurité, et réaliser des aménagements aux infrastructures routières qui rendent plus sécuritaire la circulation des camions.

⁶⁶ Alexis Giret, Louis Nègre, Philippe Duron, Thierry Michel Savy, « le transport routier de marchandises : enjeux et défis dans la perspective du projet de paquet routier, 2 février 2016, Sénat.

⁶⁷ [http : //lesdefinitions ,fr/securite-routiere](http://lesdefinitions.fr/securite-routiere)

✓ **Du point de vue environnemental**

Le transport de marchandises contribue de façon significative au bilan global de consommation d'énergie et d'émissions de polluants⁶⁸. Il est à l'origine de plusieurs nuisances environnements.

Les principales sont :

- l'émission de polluants atmosphériques locaux
- l'émission de nuisances sonores
- l'émission de gaz à effet de serre

3.5. Avantage et inconvénients du transport routier de marchandise

Comme tout mode de transport, le transport routier de marchandise a des avantages mais aussi des inconvénients pour l'usage et l'environnement.

Tableau 3 : les avantages et les inconvénients du TRM

Avantage	Inconvénients
- mode de transport direct	- restriction sur les temps de conduit
- moins de manutention	- saturation des infrastructures
- flexibilité	- moyen de transport polluant
- délais relativement rapide	- pas recommandé pour les longues distances
- service en porte à port, sans rupture de charge	- augmentation des restrictions légales
	- prix moins compétitifs

Source : Legrand.G&Martinil , « management des opérations de commerce international »,

6eme édition-DUNOD,Paris, 2003,p.11- 12

⁶⁸www.Techniques-ingenieur.fr/base-documentaires/genie-industriel-th6/logistique-ti0é/transport-routier-ag8100/role-dominant-du-transport-de-marchandises/univ,hotmail

Section 03 : l'influence de transport routier de marchandise sur le développement de la chaine logistique

1. l'articulation transport et logistique

L'activité de transport combine en effet de plus en plus d'autres opérations (traitement des flux d'informations, opération de traitement des marchandises,) ce qui rend difficile sa représentation uniforme par le biais des flux physiques, et son traitement indépendamment de logistique, le (produit) de activité de transport doit semble-il intégrer des aspects représentatifs des processus et des opérations de traitement sur la marchandise concernée autres opération constitutives du processus logistique.

2. missions de transport d'une fonction logistique dans une entreprise

Certains autres ont décrit la logistique par le cinq qualités suivantes : (assurer la disponibilité d'un produit ou d'un service, dans de bonnes conditions, au bon moment, au bon endroit, au bon client, au coût le plus juste) , ces qualités ne peuvent exister en l'absence d'un dispositifs efficace du transport , ce qui nécessite les missions de transport suivantes de la fonction logistique⁶⁹ :

- La coordination des transports d'approvisionnement, des transferts inter-usine et des transports de distribution (fret de retour, trafics triangulaires, tournées de livraison) ; la programmation des envois et détermination des unifiés de charge par groupage ;
- La programmation des chargements et déchargement en fonction des conditions d'exploitation des points de départ et d'arrivée :
- L'organisation des trafics et gestion du parc ;
- Le choix entre le compte propre et compte autrui ;
- La connaissance des activités auxiliaires

Le transport est deuxième composante prise en compte dans la détermination d'une infrastructure logistique, pour les raisons principales, liées à son prix de revient, au temps qu'il représente et pendant lequel les marchandises ne sont pas disponibles, par les implications de chaque rupture de l'influence de transport routier de marchandise sur le développement de la chaine logistique.

⁶⁹ www.etudes-et-analyses.com. Ecole supérieure des travaux publics de l'institut national polytechnique.

L'offre de transport quant à elle est multiple, au regard des moyens qu'elle met en œuvre des voies de communication qu'elle utilise, de la taille des entreprises qui effectuent la prestation de transport.

Le choix du moyen de transport est par conséquent stratégique et fait partie de la décision globale d'implantation d'une infrastructure logistique, qui inclut déjà le nombre, la position géographique, les dimensions, et la typologie des entrepôts.

- Qualité du transport

La qualité de transport recouvre plusieurs notions, qui peuvent être plus ou moins maîtrisable :

- Le délai de transport ou plus exactement sa durée. Il n'est maîtrisable qu'en choisissant un mode de transport différent. Il faut noter que la durée de la rupture de charge est souvent incluse dans le délai de livraison). La rupture de charge sera définie plus bas.
- La capacité à maintenir en état les marchandises transportées, en évitant qu'elles soient abimées, détruites, volées...

La qualité du transport dépend de son organisation qui doit être pensée en fonction des 3 niveaux qui constituent la chaîne logistique : stratégique, tactique et opérationnel.

- Offre de transport et les infrastructures

La pertinence d'un choix de transport dépend bien entendu de la marchandise transportée, mais aussi de son degré d'urgence et du coût du transport en relation avec les deux points précédents. Mais ce n'est pas tout. En effet, l'absence ou l'inefficacité relative des infrastructures chargées de recevoir les moyens de transport rend inefficace le mode de transport qui aurait été retenu, et oblige à mettre en place une alternative moins favorable.

- Ruptures de charges

La rupture de charge est un moment pendant lequel la marchandise change de lieu.

Elle s'accompagne souvent d'un transfert de responsabilités, c'est -à-dire qu'elle change au même moment de garde. Cette rupture de charge intervient généralement au moment du chargement, du chargement de moyen de transport, ou au moment de son déchargement.

3. la place de la stratégie de transport aux évolutions du processus logistique

Les stratégies de transport sont toujours le fruit de contraintes multiples, et qu'elles ne peuvent être considérées isolément. Elles sont notamment fortement dépendantes des processus logistiques, et des contraintes qui pèsent sur les systèmes productifs. La place du transport sera

donc très différente, en fonction des contextes, logistique et productifs. Les préoccupations de durabilité constituent des éléments qui vont affecter le contexte de fonctionnement des entreprises. Elles sont donc amenées à modifier les processus productifs et logistiques et donc également le rôle du transport⁷⁰.

Conclusion :

Nous avons dans ce chapitre présenté la fonction de transport routier de marchandise, cette étude nous a permis d'expliquer que le transport routier de marchandise influence le développement de la chaîne logistique.

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

Le transport routier des marchandises constitue un pilier important pour le développement économique du pays et pour les entreprises spécialisées dans cette logique de transport de marchandise, il intervient dans tous les aspects de la vie société : déplacement, condition de concurrence international organisation de la ville et de l'espace public, aménagement du territoire, santé publique ou encore comportement des consommateurs.

⁷⁰ préface de Marcel BOITEUX, « principes d'économie des transports », Ed. ECONOMICA, 1998.

Chapitre III

**Essai d'analyse du rôle du transport
routier des marchandises dans le
développement de la chaîne logistique**

Chapitre III : Essai d'analyse du rôle du transport routier des marchandises dans le développement de la chaîne logistique

Introduction

Le secteur des transports apparaît clairement comme un secteur clé de l'économie tant par ses caractéristiques propres (présence sur l'ensemble du territoire, capacité de création d'emplois, etc.) que du fait de son impact sur les autres activités.

Il représente une part importante du secteur économique. En Algérie et selon les statistiques de l'ONS, 2020 ce secteur représente plus de 21% du produit intérieur brut. En effet, l'activité économique nécessite un volume de transport de marchandise conséquent, qui reflète les quantités produites par les diverses branches d'activités.

Le transport routier de marchandise en Algérie a connu ces dernières années un essor important tant en termes d'opérateurs que de moyens de transport et des marchandises transportées.

Section 01 : le transport routier de marchandise en Algérie

1. Réseau routier Algérien

Le réseau routier Algérien est considéré comme le plus grand dans le Maghreb et l'Afrique, avec une longueur estimée à 133741 Km, dont 30932 Km sont des routes nationales, 27356 Km sont des routes de Wilaya et 70908 Km sont des routes communales⁷¹.

Ce réseau sera complété par :

Un important tronçon de 4545 Km d'autoroute qui est en voie de réalisation, et qui devrait à terme relier la ville d'Annaba de l'extrême Est jusqu'à la ville de Tlemcen à l'extrême Ouest.

Une deuxième autoroute des hauts plateaux sur plus de 2020 Km⁷².

⁷¹ Ministre des travaux publics et des transports septembre, 2017.

⁷² L'Algérie et les perspectives de développement dans le secteur des transports et de la logistique, fact sheet transport & logistic algeria, 2014, <https://int.search.myway.com>.

Un projet d'autoroute transsaharienne qui va traverser du Nord au Sud. Cette route est promue par le gouvernement pour accroître le commerce entre les six pays traversés par la route transsaharienne (Algérie, Mali, Niger, Nigeria, Tchad et Tunisie)⁷³.

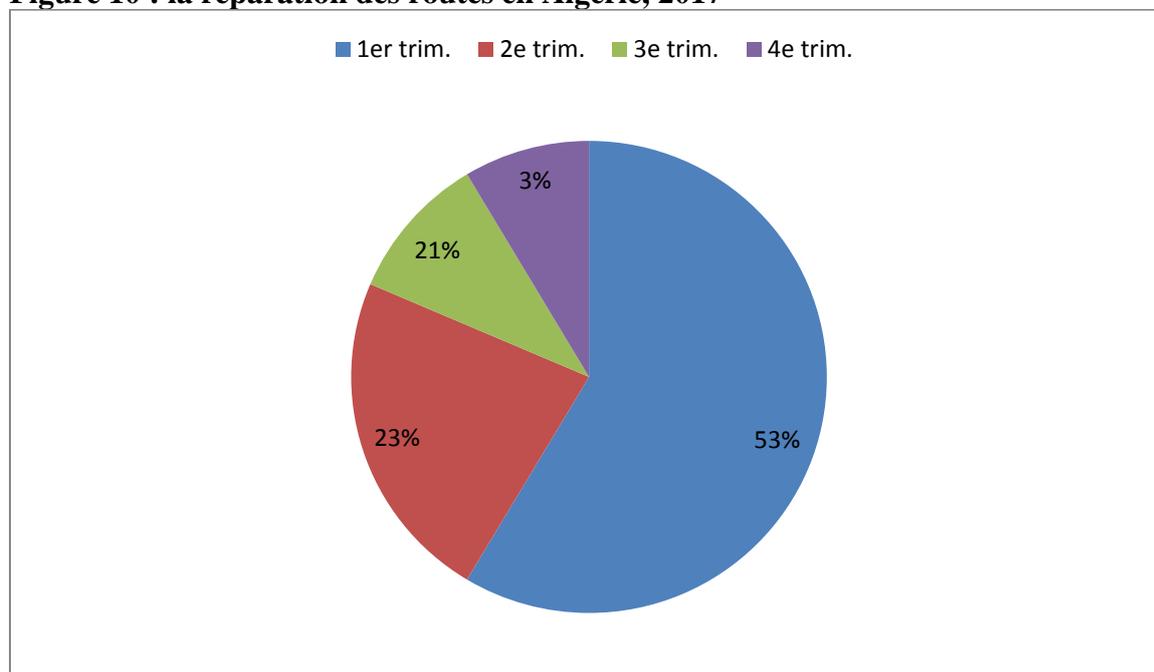
Tableau 4 : Répartition du réseau routier en Algérie, 2017

Réseau routier	Longueur (en km)	En %
Route nationale (RN)	30932	23.1
Autoroutes (A)	1145	0.9
Chemins de wilaya (CW)	27356	20.5
Chemins communaux (CC)	70908	53.0
Route express	3400	2.5
total	133741	100

Source : Ministère des travaux publics et des transports, 2017.

À l'aide de ce tableau nous obtenons la répartition du réseau routier en Algérie comme suit :

Figure 10 : la réparation des routes en Algérie, 2017



Source : réalisation à l'aide du tableau précédent.

⁷³ AZZOUG Karim, AIT MOUHOUB Rachida, AZIZA Oualid, « Analyse du rôle de transport routier de marchandises (TRM) dans l'amélioration de la logistique cas de Bejaia logistique (BL) », mémoire de master, université Bejaia 2017-2018.

Le secteur des travaux public 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 a marqué une forte évolution en termes d'amélioration de sa qualité, les chemins communaux représentent l'essentiel du réseau routier en Algérie avec une longueur de 70908 Km, soit un taux de 53% du réseau total, suivi des routes nationales avec un taux de 23.1% en 2017 qui viennent en première position dans l'importance du trafic routier et garantissent la circulation entre les grandes villes.

Figure 11 : le réseau routier en Algérie



Source : ministre de travaux publics et des transports

- L'autoroute Est-ouest
- La 2ème Rocade d'Alger
- Les Pénétrantes Nord –Sud
- L'Autoroute des H. Plateaux
- LA 3ème Rocade
- LA 4ème Recadre
- Les liaisons A.E.O_ Ports
- La Route transsaharienne

2. Les infrastructures routières algériennes

Les études du schéma directeur routier national 2005-2025, élaboré par le ministère des travaux publics, s'inscrivent dans le schéma national d'aménagement du territoire. La nécessité de disposer à moyens et longs termes d'un réseau adapté, dont les principaux axes structurants sont

constitués par quatre catégories de route, sans omettre l'axe stratégique africain qui est la route transsaharienne et qui est considérée comme étant vitale⁷⁴.

a) L'autoroute Est –Ouest

C'est une infrastructure routière au nord du pays qui doit relier Annaba et Tlemcen en passant près des grandes villes algériennes du nord tel que : Annaba, Skikda, Constantine, Sétif, Alger, Chleff, Oran et Tlemcen, sur une distance de 1216 km⁷⁵.

Les responsables de la direction régionale de l'agence nationale des autoroutes d'Oran ont indiqué au ministre que le taux d'avancement des travaux a atteint 61% au niveau des 15 stations et du siège de la direction d'exploitation régional de ces stations et devront être achevés fin octobre 2018, suivant un calendrier en cours d'exécution par une société étrangère du projet⁷⁶.

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

b) Autoroute de hauts plateaux

C'est une infrastructure routière située en parallèle avec l'autoroute Est-Ouest vers l'intérieurs du pays qui doit relier d'el Aricha à Tébessa en passant près des grandes villes tel que : Tiaret, Boughezoul, Batna ,et Khenchela, sur une distance de 1020 km, le projet va permettre de satisfaire les besoins en transport routier dans la zone des hauts plateaux, afin de contribuer à la fixation des populations qui y résident⁷⁷.

c) Pénétrantes nord-sud

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

Le projet permet l'aménagement des principaux axes routiers nord-sud.

d) 2ème, 3ème, et 4ème rocade autoroutière d'Alger

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

⁷⁴ Travaux-publics, « politique Gouvernementale dans le domaine des travaux publics », septembre 2014, <http://www.premier-ministre.gov.dz>.

⁷⁵ www.Algerie-focus.com

⁷⁶ www.Algerie-focus.com

⁷⁷ L'Algérie et les perspectives de développement dans le secteur des transport et de la logistique, fact sheet transport & logistic algeria, 2014.

- la 2ème rocade relie Zeralda à Boudouao ;
- le 3ème rocade relie Cherchel à Tizi- ouzou ;
- Et la 4ème rocade relie Bordj Bou Arrerij à Khemis Miliana ;

Ce projet permet de décentraliser la circulation et la congestion à la capitale⁷⁸.

3. L'évolution des infrastructures routières en Algérie

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

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

Pour cela l'Algérie a affecté environ 39,6 milliards d'euros pour le développement de l'infrastructure routière dans le plan 2015- 2019, dont plus de 1000 km d'autoroutes et 7000 km de routes secondaires. Cela comprend la construction de l'autoroute des hauts plateaux, d'une valeur de 6,6 milliards d'euros, sur 1020 km, qui sera divisée en dix tronçons, avec des travaux réalisés par des entrepreneurs locaux⁷⁹.

L'Algérie est également en train de réaliser 2,300 km de voies ferrées et s'occupe de l'entretien et la modernisation du réseau ferroviaire actuel d'une longueur de 4000 kilomètres⁸⁰.

Tableau 5 : Évolution du réseau routier par classe de route (km)

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

Source : site officiel du ministre des travaux publics.

⁷⁸ www.mtp.gov.dz.

⁷⁹ www.thebig5construchafrica.com.

⁸⁰ <https://algeriepart.com/10/12/2017/infrastructures-de-transport>

D'après le tableau n°2 on constate une forte amélioration du réseau, le taux de revêtement a augmenté dans toutes les catégories routières. Entre 2001 et 2009 on remarque une croissance du réseau routier dominée par celle des routes revêtues.

4. Les caractéristiques des infrastructures routières

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

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

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

Les forces et les faiblesses du TRM ce sont⁸¹ :

A. les forces du TRM

On peut les résumer comme suit :

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

⁸¹ Guerroudj Rahim, Mazouzi Salem, « le transport routier de marchandise dans la chaine logistique cas de l'entreprise Bejaia logistique », mémoire de mestre, université de Bejaia, 2018-2019.

B. les faiblesses du RTM

On peut les résumer comme suit :

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

Section 02 : Présentation de l'organisme d'accueil**1. Présentation de l'entreprise CEVITAL**

La concurrence, la mondialisation et l'ouverture des marchés mondiaux, sont les facteurs qui aident et qui encouragent les entreprises nationales à se développer en intégrant des fonctions telles que la logistique.

CEVITAL est le premier complexe agroalimentaire en Algérie par sa grande influence sur le territoire national au sein duquel nous avons mené notre étude sur le rôle du transport routier dans le développement de la chaîne logistique.





- **CEVITAL** est une Société par Actions au capital privé de 68 ,760 milliards de DA. Elle a été créée en Mai 1998.Elle est implantée à l'extrême –Est du port de Bejaia. Elle est l'un des fleurons de l'industrie agroalimentaire en Algérie qui est constituée de plusieurs unités de production équipées de la dernière technologie et poursuit son développement par divers projets en cours de réalisation. Son expansion et son développement durant les 5 dernières années, font d'elle un important pourvoyeur d'emplois et de richesses. CEVITAL Food est passé de 500 salariés en 1999 à 3996 salariés en 2008⁸².

1.1 Situation géographique :

A l'arrière port de Bejaia à 200 ML du quai : Ce terrain à l'origine marécageux et inconstructible a été récupéré en partie d'une décharge publique, viabilisé avec la dernière technologie de consolidation des sols par le système de colonnes ballastées (337 KM de colonnes ballastées de 18 ML chacune ont été réalisées) ainsi qu'une partie à gagner sur la mer⁸³.

À Bejaia :

Nous avons entrepris la construction des installations suivantes :

- Raffinerie Huile
- Margarinerie
- Silos portuaires
- Raffinerie de sucre

❖ À El Kseur :

- Une unité de production de jus de fruits a été rachetée par le groupe CEVITAL dans le cadre de la privatisation des entreprises publiques algériennes en novembre 2006.

⁸² Document fournisseur par l'entreprise.

⁸³ Document fournisseur par l'entreprise.

- Un immense plan d'investissement a été consentie visant à moderniser l'outil de production de jus de fruits sa capacité de production est de 14400 T par an. le plan de développement de cette unité portera à 150000/an en 2010.

❖ À Tizi Ouzou :

- À Agoni Gueghrane : au cour du massif montagneux du Djurdjura qui culmine à plus de 2300 mètres:
- L'Unité d'Eau Minérale Lalla Khedidja a été inaugurée en juin 2007

1.2 Les activités de CEVITAL

Le Complexe Agro-alimentaire est composé de plusieurs unités de production :

1. Huiles Végétales.
2. Margarinerie et graisses végétales.
3. Sucre blanc.
4. Sucre liquide.
5. Silos portuaires.
6. Boissons.

1.2.1 Huiles Végétales :

- Les huiles de table : elles sont connues sous les appellations suivantes :

Fleurial ^{plus} : 100% tournesol sans cholestérol, riche en vitamine (A, D, E) (Elio et NOS Fridor) : ce sont des huiles 100% végétales sans cholestérol, contiennent de la vitamine E Elles sont issues essentiellement de la graine de tournesol, Soja et de Palme, conditionnées dans des bouteilles de diverses contenances allant de (1 à 5 litres), après qu'elles aient subi plusieurs étapes de raffinage et d'analyse⁸⁴.



Capacité de production : 570 000 tonnes /an

- Part du marché national : 70%
- Exportations vers le Maghreb et le moyen orient, en projet pour l'Europe.

⁸⁴ www.cevital-agro-industrie.com.

1.2.2 Margarinerie et graisses végétales :

CEVITAL produit une gamme variée de margarine riche en vitamines A, D, E Certaines margarines sont destinées à la consommation directe telle que Matina, Rania, le beurre gourmand et Fleurial, d'autres sont spécialement produites pour les besoins de la pâtisserie moderne ou traditionnelle, à l'exemple de la parisienne et MEDINA « SMEN ».



Capacité de production : 180.000 tonnes/an / Notre part du marché national est de 30%.

- sachant que nous exportons une partie de cette production vers l'Europe, le A Agouni Gueghrane : au cœur du massif montagneux du Djurdjura qui culmine à plus de 2300 mètres :

- L'Unité d'Eau Minérale Lalla Khedidja a été inaugurée en juin 2007

1.2.3 Sucre Blanc :

Il est issu du raffinage du sucre roux de canne riche en saccharose .Le sucre raffiné est conditionné dans des sachets de 50Kg et aussi commercialisé en morceau dans des boîtes d'1 kg. Cevital produit aussi du sucre liquide pour les besoins de l'industrie agroalimentaire et plus précisément pour les producteurs des boissons gazeuses.



- Entrée en production 2^{ème} semestre 2009.
- Capacité de production : 650 000 tonnes/an avec extension à 1 800 000 tonnes/an
- Part du marché national : 85%

- Exportations : 350 000 tonnes/an en 2009, CEVITAL FOOD prévoit 900 000 tonnes/an dès 2010.

1.2.4 Sucre liquide :

Capacité de production : matière sèche : 219 000 tonnes/an



1.2.5 Silos Portuaires :

Existant :

Le complexe CEVITAL Food dispose d'une capacité maximale 182 000 tonnes et d'un terminal de déchargement portuaire de 2000 T par heure.

Un projet d'extension est en cours de réalisation.

La capacité de stockage actuelle est de 120 000T en 24 silos verticaux et de 50 000 T en silo horizontal.

La capacité de stockage Horizon au 1er trimestre 2010 sera de 200 000 T en 25 silos verticaux et de 200 000 T en 2 silos horizontaux.

1.2.6 Boissons :

Eau minérale, Jus de fruits, L'eau minérale Lalla Khedidja depuis des siècles prend son origine dans les monts enneigés à plus de 2300 mètres du Djurdjura qui culminent



En s'infiltrant très lentement à travers la roche, elle se charge naturellement en minéraux essentiels à la vie (Calcium 53, Potassium 0.54, Magnésium 7, Sodium 5.5 Sulfate 7, Bicarbonate 162,...) tout en restant d'une légèreté incomparable.

L'eau minérale Lalla khedidja pure et naturelle est directement captée à la source au cœur du massif montagneux du Djurdjura.

Lancement de la gamme d'eau minérale Lalla Khadidj et de boissons gazeuses avec capacité de production de 3000000 bouteilles par jour.

Réhabilitation de l'unité de production de jus de fruits EL KSEUR⁸⁵.

⁸⁵ www.cevital-agro-industrie.com.

1.3 Les clients de CEVITAL :

La satisfaction du client est la devise de l'entreprise. La raison de vivre de l'entreprise est de vendre.

Les clients de l'entreprise sont divers et variés:

- Représentants
- Grossistes
- Industriels
- Institutionnels et administrations

Ils sont pour la grande majorité des industriels de l'agroalimentaire et des distributeurs, ces derniers se chargent de l'approvisionnement de tous les points de vente ou qu'ils soient⁸⁶.

1.4 Les divers produits de Qualité de CEVITAL :

CEVITAL FOOD donne une grande importance au contrôle de qualité de ses produits.

Cela s'est traduit par l'engagement de la direction dans le Process de certification ISO 22000 version 2005.

Toutes les unités de production disposent de laboratoires (micro biologie et contrôle de qualité) équipés d'outils d'analyse très performants



1.5. Les moyens de transport routiers utilisés par CEVITAL

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

⁸⁶ Des donnée fournier par l'entreprise.

a. les problèmes que CEVITAL rencontre lors de la livraison :

Lors de nos entretiens avec les responsables il est clairement ressorti que CEVTAL rencontre les problèmes suivant lors de livraison :

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

1.6. Présentation différents prestataires de CEVITAL

Étant présente sur l'ensemble du territoire national, CEVTAL- AGRO fait appel aux prestataires suivant : NOMILOG ; BENHAMA ; TARIK LLK ; MTP ; HADJI SAMY ; KHEZNADJI CHERIF ; SALIM MERRAH ; HAMOUDI FOUJIL.

Tableau 6 :la présentation des prestataires de CEVITAL–AGRO.

Les prestataires	L'année de lancement	Les nombres des camions	La capacité des camions
NOMILOG	2007	800 camions	24 palettes
BENHAMA	2018	35 camions	24 palettes
TARIAK LLK	2018	20 camions	24 palettes
MTP	2019	100 camions	24 palettes
HADJI SAMY	2019	40 camions	24 palettes
KHEZNADJI CHERIF	2019	15 camions	24 palettes
SALIM MERRAH	2020	20 camions	24 palettes
HAMOUDI FOUJIL	2020	10 camions	24 palettes

Source : réalisé par nous même à partir des données fournies par l'entreprise.

Numilog

Numilog est une filiale du groupe Cevital créée en 2007, destinée à apporter des solutions adaptées à tous les secteurs d'activités de la Supply Chain, comme ; le transport, le stockage et la manutention de marchandises...etc.

La firme réserve une flotte de 800 camions de différentes catégories (Maraicher – plateaux - porte-conteneurs transport sous températures dirigée) Numilog tente d'apporter des solutions

logistique dans différents domaines, ce qui traduit la multiplication de ses clients internes et externes.

a. La flotte matérielle du prestataire NUMILOG

La machine est l'un des points clés du succès et du bon déroulement des activités logistiques, du fait que le transport est un maillon essentiel et principal de la chaîne logistique. L'entreprise Numilog met à disposition de ses clients des moyens matériels diversifiés à savoir :

- Le transport sous froid (température dirigé) ;
- Le transport citerne à liquides alimentaire (azotémique et normal) ;
- Le transport citerne de produits dangereux ;
- Maraichers ;
- Le transport cocote ;
- Le transport squelette (port conteneur) ;
- Le transport or gabarie (avec des remorques extensives portes chars) ;
- Le transport plateaux qui font l'objet de tous types de satisfaction des demandes des clients, à côté d'un réseau de distribution couvrant l'ensemble du territoire national.

Numilog compte aujourd'hui près de 800 véhicules, ce qui permet de répondre à l'ensemble de l'activité de ses clients aussi bien internes qu'externes. L'un des objectifs principaux est de professionnaliser le métier du transport, qui est un maillon fondamental de la chaîne d'approvisionnement et de la logistique.

MTP : ce prestataire possède 100 camions tous des maraichers misent à la disposition de CEVITAL pour assurer la distribution de leurs produits à travers le territoire national (2019 – 2021) ;

BENHAMMA : ce prestataire possède 35 camions maraicher et deux camions citernes pour le les chargements des huiles et sucre en vrac (2018-2021) ;

HADJI SAMY : ce prestataire possède 40 camions maraichers (2019-2021) ;

HAMOUDI FOUJIL : ce prestataire possède 20 camions maraichers (2020-2021) ;

KHEZNADJI CHERIF : ce prestataire possède 15 camions maraichers (2019-2021) ;

SALIM MERRAH : ce prestataire possède 10 camions maraichers (2020-2021) ;

TARIK LLK : ce prestataire possède 20 camions maraichers (2018-2021).

b. Moyens de gestion et d'optimisation (logiciel transport)

Les différents moyens de gestions et d'optimisation ce sont⁸⁷.

b.1.Le TMS (Transport Management System)

Le TMS (Transport Management System) est un logiciel de gestion et de suivit qui permet de traiter une information et émettre les documents nécessaires afin d'optimisé et amélioré l'organisation du transport.

b.2. Transwide

Le TRANSWIDE est un logiciel qui permet de bien gérer la flotte des camions et de bien suivre leurs positions au même temps dans les unités de production, les CLR's, les PF's et au niveau des agences de NUMILOG transport.

b.3.La géolocalisation

L'entreprise de transport Numilog effectue ses missions par tournées : elle mutualise les trajets et regroupent les collectes et livraisons par zone géographique pour éviter des allers retours inutiles et coûteux.

Tableau 7 : Les fonctions principales de chaque logiciel :

Le logiciel	La fonction de chaque une de ses logiciels
<p>Le TMS (Transport Management System)</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Le TMS couvre pour ces transporteurs des fonctionnalités comme la gestion d'une flotte de camions et de chauffeurs. - l'organisation des plannings de chargement. -l'organisation les livraisons, leurs déchargements et la facturation. - l'analyse et l'aide à la prise de décisions. - les suivis opérationnels des tournées de transport. - le choix et optimisation des fournisseurs en coûts et délais. - Le TMS est l'équivalent de WMS (Warehouse Management System - gestion de l'entrepôt) pour le transport. - le TMS prend plus de place, en couvrant des fonctionnalités jusque-là offertes par le WMS comme le pilotage de la préparation de commande. - TMS permet aux professionnels du transport de gérer l'exécution du transport de marchandises dans le monde entier, et tout au long de la chaîne logistique.
<p>Transwid</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Il permet également de bien définir les responsabilités de chaque partie et de détecter les problèmes. - Le TRANSWIDE transforme la manière dont collaborent les expéditeurs, les gestionnaires de la logistique et les transporteurs.

⁸⁷ Les données internes de l'entreprise.

	<ul style="list-style-type: none"> - En rationalisant la recherche, la planification, l'exécution, le règlement et l'analyse. - Le TRANSWIDE est une solution TMS majeure de gestion des transports pour les expéditeurs, les fournisseurs de services logistiques et les transporteurs.
<p>La géolocalisation</p>	<ul style="list-style-type: none"> - améliorant le suivi de ses flottes de véhicules. - augmentation de son efficacité et de réduire ses coûts. - savoir où est localisé chaque véhicule et adapter son itinéraire en temps réel, pour répondre à tous les aléas. - Optimiser le plan de tournées signifie l'utilisation de moins de véhicules. - garantir une livraison des clients dans les meilleurs délais. - augmenter la productivité des chauffeurs, des livreurs et surtout réduire la consommation en carburant.

La source : Réaliser par nous-même à partir des donnée fournisseur par l'entreprise.

b.4. Autre logiciel :

Le courrier électronique (la messagerie)

Les E-mails sont des supports de communication ; Dans l'entreprise Numilog, ils sont utilisés à 90% ; ce qui permet l'échange d'informations en courte durée et en sécur

2. la fonction de la Chaîne logistique au sein de l'entreprise Cevital

La chaîne logistique est considérée comme l'un des symboles les plus importants qui aident à la croissance et au développement dans le fonctionnement de l'entreprise « Cevital ». L'entreprise applique la logistique inverse, qui consiste à gérer et optimiser les flux en amont et en un aval qui permettent de développer la recherche des sources d'approvisionnement et l'établissement de relations avec des fabricants, représentations de douane pour acheminer les marchandises et aussi le stockage en entrepôt, et la préparation de commande qui peut porter d'autres ...etc.

2.1 La fonction de distribution :

La logistique a pour vocation de mettre des biens à la disposition de demandeurs, il s'agit d'une activité intermédiation entre les offreurs et les demandeurs.

2.2 Présentation du marché « Cevital » ;

L'entreprise CEVITAL c'est parmi les grande entreprises Algérien qui joue un rôle important dans dès l'entrée de notre pays en économie du marché, il permet de développer l'industrie agroalimentaire national est vis à satisfaire leurs marché national et satisfaire les boisons de client, affine de réaliser ses objectif⁸⁸.

Ce marché englobe toute sorte de produit agroalimentaire destiné à la consommation avec une production suffisante des produits standards destinés à la consommation, et un avantage compétitif sur le plan logistique cela revient à la proximité des installations portuaire réduisant les coûts des métiers importées et des produits fins exportées.

On peut noter que les produits de CEVITAL- AGRO sont classe premier au niveaux national ou terme de qualité et de filiale jouit d'une de position de leader sur le marché en 2018 Avec 85% de part de marché pour le sucre et 70% pour les huiles ce qui explique un forte demande de ses produite.

Après avoir assurée une satisfaction et une couverture importante du marché nationale et sucre et huile raffine, l'entreprise a procédé à l'exportation. La Tunisie et premier payes vers le quelle le groupe a l'exportée dans les années 2000 pour un produit de 100% raffine tournesol sous la marque « fleurie » avec une cadence de 150T/jours. Mais le produit phare à l'exportation est bien le sucre raffine, le complexe CEVITAL agroalimentaire a l'exporte pratiquement dans les quatre coins du globe du canada, en passant par l'Europe, le moyen Orient sans oublier L'Ouest de l'Asie.⁸⁹

2.3 Les clients de CEVITAL-AGRO

Pour acheminer ses produits dans les meilleurs conditions et réussir à attendre les différents potins du territoire national, entreprise possède ses propres intermédiaires qu'on peut répartir comme suit :

2.3.1 Les clients CLR (B to C) :

Ce sont les reprisent et revendeurs des produits CEVITAL, qui s'alimentent directement des CLR's, ils sont généralement répartis comme suit :

⁸⁸ www.cevital-agro-industrie.com/fr/page/export.

⁸⁹ www.cevital-agro-industrie.com

➤ **Les distributeurs (représentant) :**

Ce sont l'ensemble des représentants sélectionnés par CEVITAL ayant pour mission de distribuer ses produits dans les différentes wilayas du pays et ainsi couvrir l'intégralité de l'espace géographique.

➤ **Les grossistes et semi grossiste :**

Ce sont des intermédiaires entre le producteur et le consommateur, ils ont pour mission principale la couverture d'une zone géographique déterminée sur laquelle ils assurent un dispatching des produits CEVITAL- AGRO auprès des petits détaillants. Les grossistes se trouvant à la wilaya de Bejaia s'approvisionnent directement au complexe CEVITAL, par contre les grossistes des autres wilayas achètent auprès des distributeurs.

➤ **Les détaillants :**

Ils sont placés entre grossiste et consommateur, ces derniers peuvent s'approvisionner pour leur achat soit chez grossistes, ou bien ils se font livrer via la distribution directe (DD) effectuée par les livreurs de CEVITAL.

Le circuit de distribution dans le cadre du (B to C), ou encore le circuit indirect de distribution au sein de CEVITAL peut être illustré comme suit :

Figure 12 :circuit de distribution indirecte de l'entreprise CEVITAL



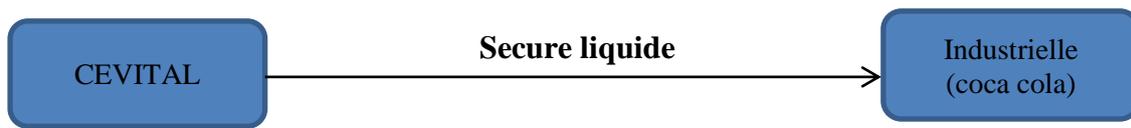
Source : réalisé par nous même

2.3.2 Les clients hors CLR's (B to B)

Ce sont des industriels qui s'approvisionnent de la matière première pour leur propre transformation et réutilisations de ces produits tels que (graisses végétales, sucre liquide) pour la fabrication d'autres biens, à cet effet ils sont considérés comme des consommateurs finaux et non pas des intermédiaires de la distribution, on peut citer comme exemple : Danone, Cojek, Coca Cola ou Candia.

Le circuit direct de distribution (B to B) du complexe CEVITAL, peut être présenté comme suit :

Figure 13 : circuit de distribution direct de l'entreprise CEVITAL AGRO



Source : réalisé par nous même

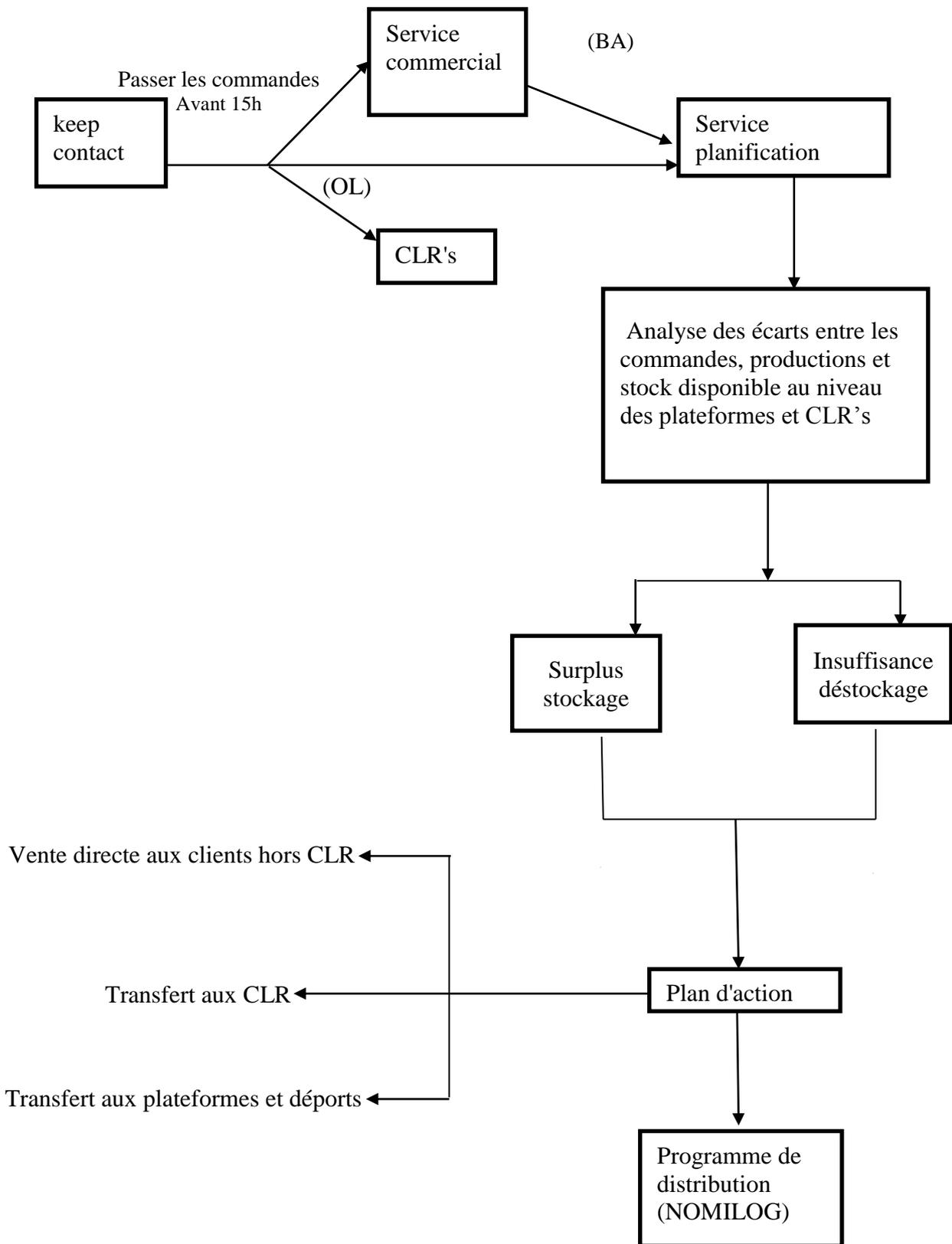
2.4 Les traitements des commandes de CLR au niveau de CEVITAL

Au début, l'entreprise CEVITAL traitait ces commandes au moment où un démarcheur ou/client envoie un bon de commande (BC) au service commercial qui à son tour traite sa commande et effectue un bon d'affectation pour le service logistique pour que le client puisse prendre possession de sa marchandise en J+1⁹⁰.

Après plusieurs modifications du système de distribution de l'entreprise CEVITAL, le système actuel apporte de nouvelles pratiques dans les prises de commandes dont la figure suivante synthétise le déroulement :

⁹⁰ Réalisé par nous même à partir des données fournies par l'entreprise CEVITAL.

Figure 14: Traitement de commandes



Source : réalisé par nous même à partir des données fournies par l'entreprise.

CEVITAL-AGRO a mis en place un call center "keep contact" qui est attaché au service l'entreprise (client CLR, client hors) de 8h jusqu' à 15h.

Une fois les commandes collectées, elles sont transférées sous forme d'ordres de livraison (OL) qui sont saisis sur le logiciel sage 1000. Pour les services planification, CLR's et commercial.

Après confirmation des commandes auprès de commercial, ce dernier émet un bon d'affectation (BA) Pour les planificateurs.

Par la suite, le service planification procède à l'analyse l'écart entre le stock disponible aux niveaux des CLR's, plateformes et la demande des clients. Cette analyse permet aux planificateurs de réagir entre 15h et 16h30 et définir le plan d'action soit par vente direct au client hors CLR, ou par vente aux clients CLR et stocker les surplus au niveaux des plateformes et entrepôt avec un bon Transfer (BT)⁹¹.

À la fin, le service de planification élabore un plan de distribution collective qui va être transfère à NUMILOG transport sous forme ordre de transfert, pour que cette dernier puisse dispatcher ces moyens de transport.

2.5 les contrats du transport routier de marchandises au sien de CEVITAL

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

- Définition de contrats du transport routier des marchandises

« Le contrat du transport routier (CTR) est une convention par laquelle un transporteur professionnel (appelé voiturier) s'engage à déplacer une certaine quantité de marchandises d'autrui (appelées envoi) d'un point à un autre, contre rémunération, selon un mode de transport déterminé »⁹² dans un délai fixé par un texte légal ou réglementaire, par la convention des parties ou par l'usage.

⁹¹ Des donnée fournir par monsieur Soltana le chef de planificateur distribution direction supply chain

⁹²Code commerce Algérie, article 36 relatif au transport, édition AGS, Alger, p, 19.

- **CONTRATS DE CEVITAL AVEC NOMILOG**

L'entreprise CEVITAL SPA, ayant son siège social au nouveau quai port de Bejaia (Algérie), représentée par Monsieur Lounes IHADADENE qui agit en sa qualité de directeur général par intérim, ayant tout pouvoir à l'effet du présent contrat⁹³ ;

Contractant désigné ci-après par le terme « **client** »

D'une part :

Et

L'entreprise SPA NUMILOG, ayant son siège social à l'ilot d n06 ZHUN Garidi 2, kouba 16005, Alger (Algérie), représentée par Monsieur SAFI LAZREG qui agit en sa qualité de directeur général, ayant tout pouvoir à l'effet présent contrat ;

Contractant désigné ci-après par le terme « **prestataire** »

D'autre part :

Le « **prestataire** » et le « **client** » sont désignés par le terme « **les parties** »

ARTICLE 01 : L'objectif de contrats

Le présent contrat a pour objet de définir les conditions et les modalités selon lesquelles le prestataire s'engage auprès du client pour lui assurer la prestation de transport terrestre de marchandises.

ARTICLE 02 : modalité d'exécution

Le client exprime à jour J ses besoins en transport en communiquant au prestataire les volumes à livrer en in ou en out à J+1. Il est entendu que l'engagement du prestataire est de faire transporter la marchandise à J+1, mais que la livraison peut intervenir J+1 ou à J+2 selon les délais de route ou les contraintes d'ouvertures du client final.

La commande doit être faite par le personnel habilité du client au personnel habilité du prestataire par tout moyen de communication existant (téléphone, mail, fax...)

⁹³ Document donnée par l'entreprise, contrat N°049/04/2016 entre CEVITAL SPA et NUMILOG SPA.

Tout BA arrivé après 16h30 à J-1 ne sera pas traité à J mais à J+1 les besoins exprimés à J feront l'objet de discussion et de validation par les représentants de chaque BU, afin d'organiser au mieux la prise en charge du besoin exprimé hors délai par le prestataire.

ARTICLE 03 : personnel du prestataire

Le prestataire assume l'entière responsabilité quant au personnel qu'il engagera dans le cadre de l'exécution du présent contrat en terme de :

- Respect des normes de la législation de travail en vigueur.
- Respect par les chauffeurs du code de la route et réglementation routière.
- Qualification et aptitude professionnelle.
- Respect des règles d'hygiène et de sécurité des lieux, notamment le port d'équipement de protection individuel (chaussure de sécurité, gilet,...) sur le site du client.

ARTICLE 04 : sécurité et responsabilité

Le prestataire est responsable des conditions de sécurité du personnel travaillant pour son compte, pendant l'exécution des prestations du présent contrat. Le client mettra tout en œuvre pour que le personnel accueilli sur le site, le soit dans des conditions réglementaires de sécurité et de confort minimum de travail.

Le prestataire s'engage à respecter sans réserve les règles d'hygiène, de sécurité ainsi que le règlement intérieur en vigueur chez le client, et sur les lieux du chargement et du déchargement chez les clients finaux.

ARTICLE 05 : Obligation de secret

Le prestataire devra conserver le secret sur toutes les informations dont il aurait connaissance à l'occasion de l'exécution des tâches objet du présent contrat et ce, même après l'extinction de celle-ci. Le prestataire répondra de la violation de la dite obligation y compris par ses collaborateurs et tout préposé qui serait employé par celui-ci.

ARTICLE 06 : Tarif nature des offres.

Les prix de service du prestataire sont fixes durant toute la durée du contrat.

Les tarifs sont en HT, détaillés.

Ces tarifs sont appliqués pour des rotations en aller à charge (avec marchandise livrée à destination), le routeur a vidé ne sera pas facteurs

Le retour palettes /marchandise est considère comme un retour à la charge facturé sur la base de 50% du tarif convenu.

Les quantités minimum requises des palettes vides:

- Au niveau des CLR's : 200 palettes min
- Au niveau de clients : 150 palettes min

ARTICLE 07: durée de la convention

Le présent contrat est conclu pour une durée de deux(2) années, il prend effet à compter du 01/01/2016 et prend fin le 31/12/2017.

ARTICLE 08 : processus envisages**• Règles générales :**

A- a pré requis :

NUMILOG établira l'ensemble des processus à mettre en place.

B- règles de palettisation et chargement :

La marchandise est conditionnée sous forme de palettes complètes.

La référence fournisseur (affichée sur le carton, identification physique, reportée sur les documents de livraison).

C- mode de chargement :

Tous les produits finis seront chargés sur palette (sauf les sacs 50 kg de sucre blanc), le sucre liquide et tout ce qui est en vrac ou en cartons. (Ex. les beurre et MG Shortening...).

ARTICLE 09 : exemple de contrat

CEVITAL SPA

Nouveau Quai - Port de Bejaia 06000

Bejaia - ALGERIE

Et

NUMILOG

D, N°06 Zhun Garidi 2, Kouba 16005, Alger, Algérie

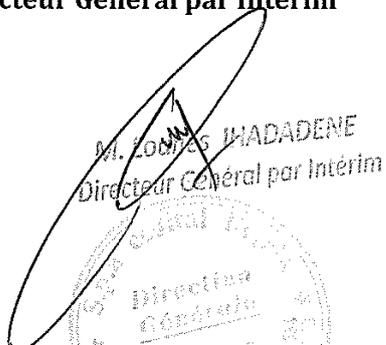
Le présent contrat a été établi en langue française, en trois exemplaires originaux.

Fait à Bejaia, le 20/03/2016

Pour CEVITAL SPA

Monsieur **Lounes IHADADENE**

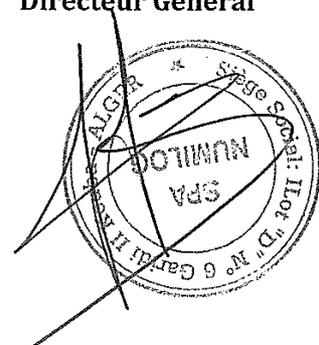
Directeur Général par Intérim



Pour Numilog

Monsieur **SAFI LAZREG**

Directeur Général



Section 03 : L'analyse du rôle du transport routier de la marchandise dans le développement de la chaîne logistique.

Dans cette section nous allons d'abord expliquer la méthodologie suivie pour répondre à notre problématique de départ, puis nous exposerons les résultats obtenus.

1. Méthodologie d'enquête

Afin de répondre à notre problématique de recherche, nous avons fait les choix de nous baser, premièrement, sur une étude qualitative et cela en faisant des entretiens avec un échantillon de 5 responsables au sein de l'entreprise. Le choix de cet échantillon c'est fait en suivant une méthode de convenance et cela en raison de la disponibilité des responsables ayant accepté de répondre à nos sollicitations d'entretien. Ces entretiens ont été faits avec l'usage d'un guide d'entretien⁹⁴ réalisé par nos soins. Deuxièmement, nous avons utilisé les données transmises par l'entreprise pour répondre à certaines de nos questions subsidiaires posées au départ de ce travail de recherche.

1.1. Évaluation des stratégies de distribution de CEVITAL _AGROALIMENTALE.

Depuis le commencement de son activité, l'entreprise a connu un élargissement de sa gamme de produits agroalimentaires, ce qui lui exige de trouver les moyens et les solutions de les écouler sur tout le territoire national. Au début, l'entreprise a adopté un schéma de distribution dit « classique », qui consiste à utiliser ses propres moyens logistiques pour les faire acheminer. Néanmoins, cette stratégie demeure insatisfaisante pour les clients, ce qui a amené l'entreprise à créer une autre stratégie de distribution appelée « DIAPASON 1 », qui a apporté un soulagement au niveau des unités de production et attirer davantage de clientèles.

Néanmoins, DIAPASON1 présente d'importantes charges logistiques (manutention, stockage, transport ... etc.) pour l'entreprise. A cet effet, CEVITAL-AGRO a mis en place une autre stratégie de distribution surnommée « DIAPASON 2 », cette dernière consiste à éliminer les coûts supplémentaires et optimisé sa chaîne logistiques.

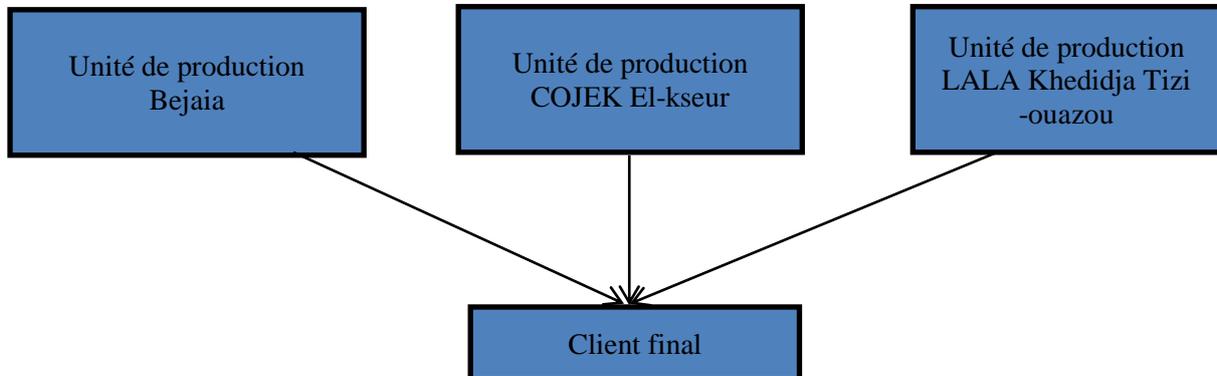
1.1.1. Les stratégies adaptées par CEVITAL-AGRO pour distribuer ses marchandises et développer sa chaîne logistique :

Avant l'année 2013, l'entreprise CEVITAL-AGRO avait adopté durant des années une distribution ordinaire qui consistait à faire écouler ses produits avec ses propres moyens à des

⁹⁴ Voir Annexe n°02

Représentants dans différents points du pays ; elle disposait d'un service de distribution constituée de son propre personnel et possédait des dépôts dans certaines régions du pays. Cette stratégie de distribution peut être présentée ci-dessous.

Figure 15 : Schéma représentatif du circuit de distribution classique de Cevital

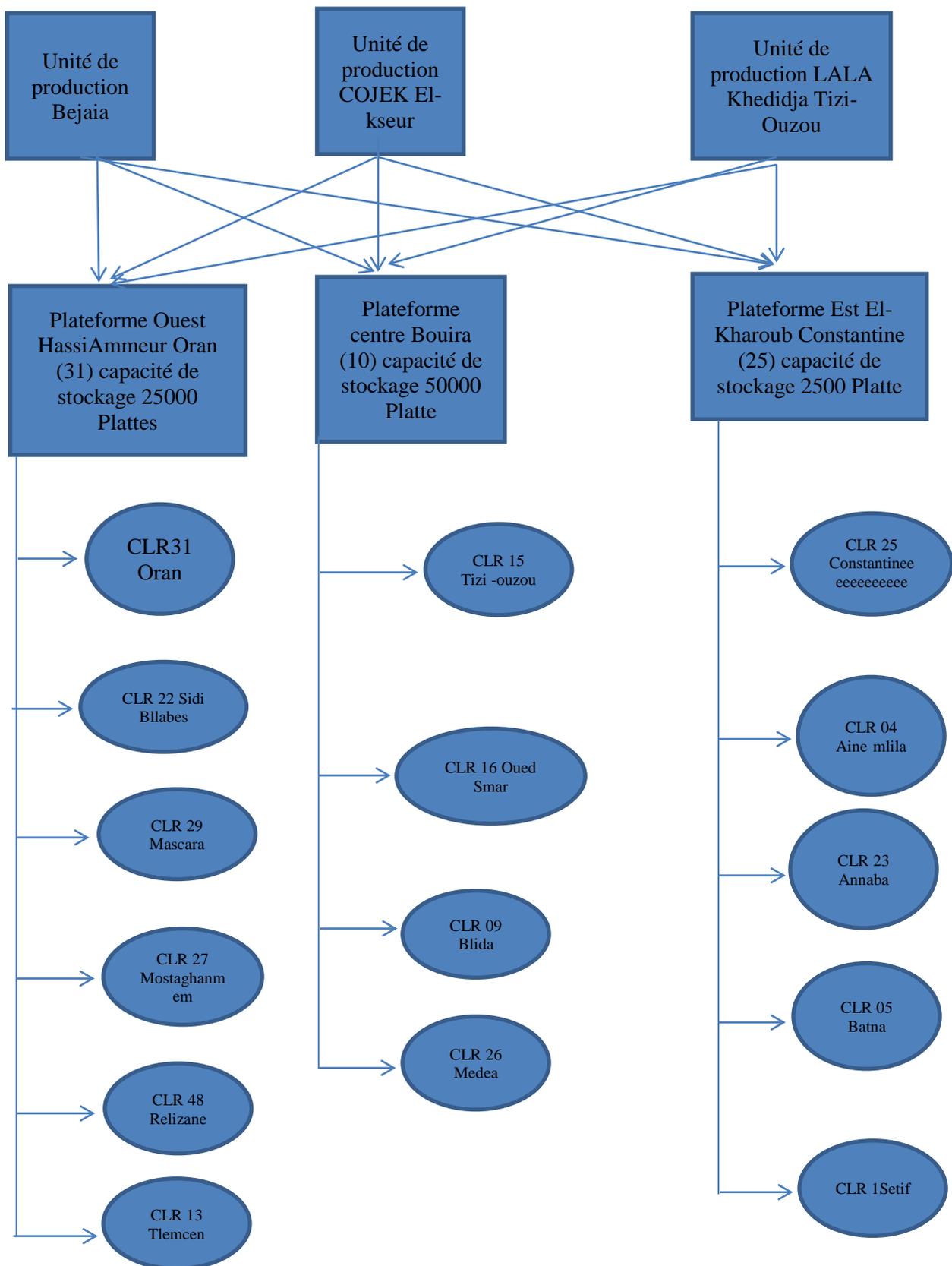


Source : réalisé par nous-mêmes à partir des données fournies par l'entreprise

Dans le schéma de distribution dit classique, le représentant (le client) de l'entreprise s'approvisionne directement au niveau des différentes unités de production du complexe CEVITAL, ici l'entreprise ne supporte pas de coûts importants dans la distribution de ses Produits. Malgré cela, ce système engendre une surcharge sur l'usine, retards de livraison et gestion très lourdes des commandes ce qui implique la non-satisfaction des clients.

Cela a poussé l'entreprise à réfléchir à une nouvelle stratégie de distribution plus performante pour pouvoir satisfaire les attentes des clients et garder l'avantage compétitif. En passant à une nouvelle stratégie dite DIAPASON 1, représentée par le schéma suivant :

Figure 16 : Schéma représentatif du circuit DIAPASON 1

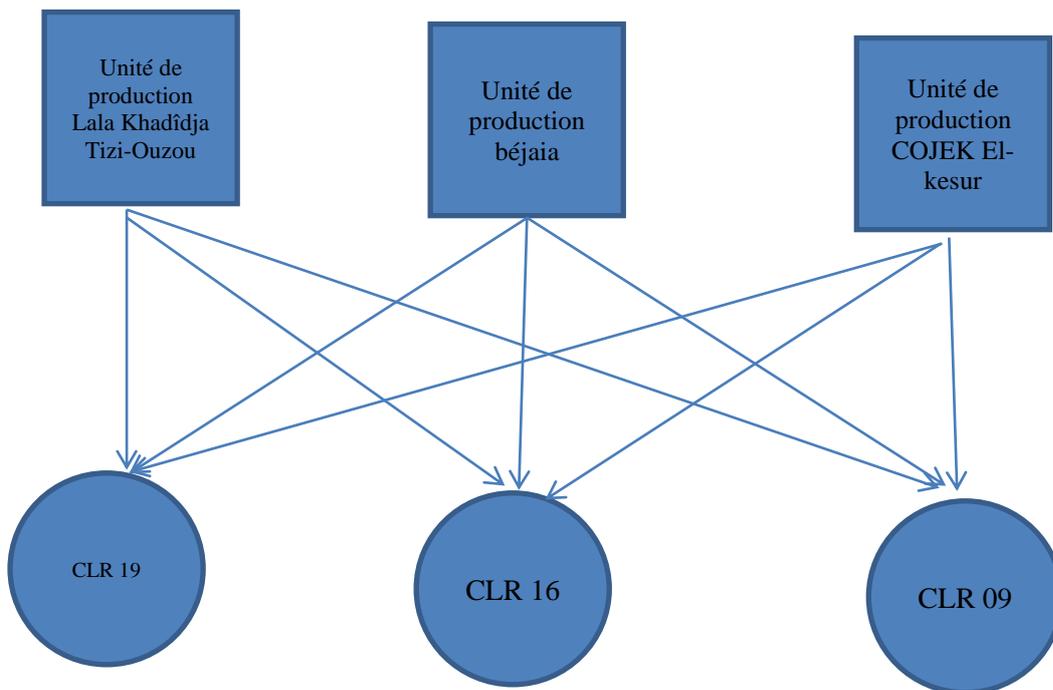


Source : réalisé par nous-mêmes avec les données internes de l'entreprise.

Cette nouvelle stratégie de distribution consiste à alimenter les plateformes logistiques à partir des différentes unités de production, en vue de constituer un stock de sécurité et honorer les commandes exprimées. Ces dernières sont transférées des plateformes aux clients CLR's et hors CLR's ou les clients qui a exprimé leurs demandes puissent prendre possession de leurs marchandises.

Cette stratégie a permis la réduction des délais de route, vu la distance réduite entre ses plateformes et le positionnement des clients, la disponibilité du produit et la fidélisation des clients. Toutefois, malgré les avantages que présente cette politique en termes satisfaction des clients, l'entreprise subit d'énormes pertes en coût logistique, ce qui l'a poussé à innover, encore une fois, vers une autre stratégie surnommé DIAPASON 2, résumée par la figure suivante :

Figure 17 : Schéma représentatif de la stratégie dite DIAPASON 2



Source : réaliser par nous-mêmes avec les données internes de l'entreprise.

Cette stratégie est conçue pour être bénéfique pour l'entreprise en termes de réduction des coûts de stockage, manutention et transport, cette politique consiste à alimenter les CLR's les plus proches des unités de production. Pour éviter certaines commandes imprévues les forces majeure (fermetures des routes) et pour satisfaire les programmes de vente, les CLR's disposent d'une couverture de 48H.

1.2. La chaîne logistique de CEVITAL :

La taille de l'entreprise CEVITAL et sa forte présence sur l'ensemble territoire national font que la chaîne logistique soit un élément important dans son développement. Le tableau ci-dessous montre le nombre de commandes réalisées dans les différents centres logistiques régionaux CLR de l'entreprise et cela durant un mois.

Tableau 8 : la réalisation des nombres des commandes au niveau des CLR's

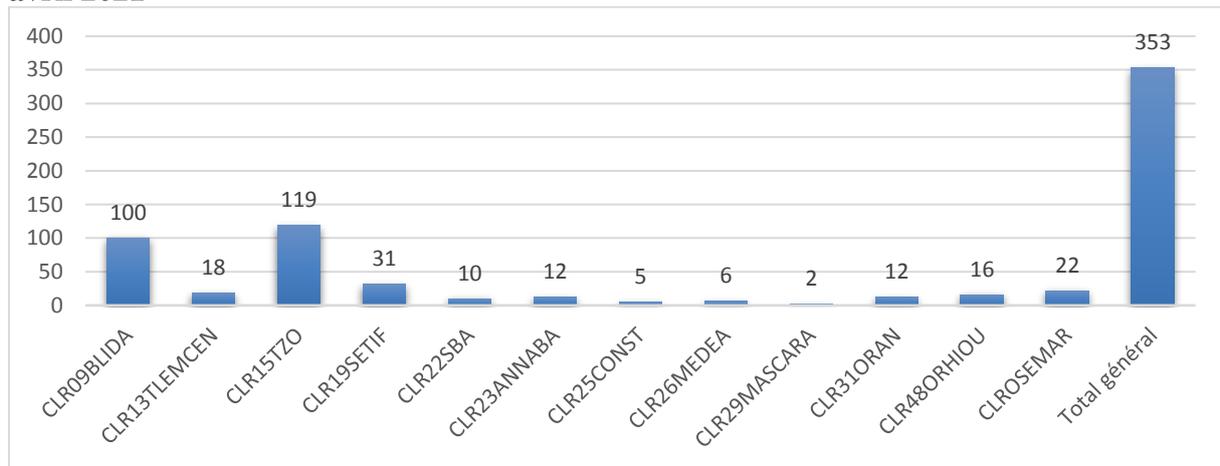
CLR's	Commandes CLR's	Commandes/ administration	Industriel	Logistique Transport	Supply Chain	Total Général
CLR09BLIDA	4200	8	46	44	2	100
CLR13TLEMEN	1860	2	6	10		18
CLR15TZO	6800	10	65	44		119
CLR19SETIF	2380	2	7	22		31
CLR22SBA	1000		2	8		10
CLR23ANNABA	2460		3	8	1	12
CLR25CONST	1300	3	2	0		5
CLR26MEDEA	1040	5	1	0		6
CLR29MASCARA	3680		2	0		2
CLR31ORAN	7100		12	0		12
CLR48ORHIOU	3200	2		14		16
CLROSEMAR	7100	9	14	66	0	22
Total général	42120	41	160	216	3	353

Source : réalisé par nous-même à partir des données fournies par CEVITAL

Le tableau ci-dessus démontre que le transport c'est un élément très essentiel dans le développement de la chaîne logistique de l'entreprise CEVITAL, qui réalisé une part important dans les commandes de l'entreprise par rapport à l'autre fonction.

La fonction de transport traite 216 commandes et que les autres fonctions telles que l'industrie et l'administratif et Supply Chain ne réalisent proportionnellement que : 160, 41, 3 commandes.

Figure 18 : histogramme représentant réalisation des commandes aux niveaux des CLR's avril 2021



Source : réalisé par nous-même à partir des données fournies par CEVITAL

Dans cet histogramme on remarque que la fonction de transport logistique a une meilleure maîtrise des commandes, et d'après notre analyse sur les deux diapason 1 et 2 qu'on a cité dans les éléments précédents, ont conclu que le diapason 2 est plus adéquat que le diapason 1 et cela par rapport à la réduction des coûts de transport. De-là on considère que le transport est un facteur clé qui permet de développer ce diapason 2, ce qui implique une influence sur la chaîne logistique de CEVITAL.

1.3. L'importance de transport routier de la marchandise de l'entreprise CEVITAL-AGRO dans le développement de la chaîne logistique

CEVITAL est une entreprise qui s'engage dans la satisfaction des clients avec en bonne et cela en termes de qualité, coût et délais. La logistique est une fonction indissociable du métier de transport, elle permet de suivre rigoureusement les chargements chez les clients ou elle prend plus de quatre heures pour effectuer ses chargements avec ses moyens humains et matériels, sa facture est importante pour la rentabilité et la couverture des charges et le délai de route est bien étudié par rapport au temps de marche des chauffeurs et des camions .

L'entreprise CEVITAL a engagé une amélioration très importante pour sa chaîne logistique, CEVITAL a amélioré sa logistique par des moyens utilisés afin de bien gérer sa flotte de transport, qui consiste en :

- L'installation d'une solution de géolocalisation pour le suivi à temps réel des véhicules.
- Lire le tableau de bord en ce qui concerne (eau, huile...).
- Atelier mécanique mobile pour des pannes des camions en dehors du site.
- Atelier mécanique par spécialité, plus de professionnels pour entretenir les matériels.

2. Résultats de l'enquête qualitative

À l'issue des entretiens réalisés avec les responsables, l'analyse du corpus obtenu fait ressortir des tendances et résultats qui sont directement en relation avec notre objet de recherche. Ces résultats peuvent être résumés comme suit :

Premièrement, il est clairement ressorti que l'entreprise CEVITAL donne une grande importance à la satisfaction de ses clients et cela en offrant des produits de qualité. Cet objectif de qualité dépend grandement des délais de livraison et de la disponibilité de ses produits, ce qui est directement lié au transport de marchandises et à la chaîne logistique de l'entreprise.

En effet, l'ensemble des responsables interrogés expliquent que la qualité des produits offerts aux clients dépend grandement de l'état des produits à l'arrivée et des moyens déployés par l'entreprise à travers sa chaîne logistique pour garantir cette qualité.

Deuxièmement, afin d'atteindre cet objectif, l'entreprise CEVITAL a essayé d'améliorer son système de distribution et l'acheminement de ses produits agroalimentaires. En effet, les responsables interrogés expliquent que l'entreprise a opté ces dernières années pour deux types de systèmes : Diapason 1 et Diapason 2.

Le Diapason 1, qui se base sur le stockage des produits sur les différentes plateformes et cela dans le but de faire face aux différents aléas que rencontre l'entreprise lors des transports de ces marchandises et aussi disposer de la possibilité de faire des chargements mixtes des produits (c'est-à-dire procéder au chargement d'un camion de divers produits). Cette stratégie donne la possibilité aux CLR's de s'approvisionner à leurs niveaux en cas d'arrêt de production ou obstacles.

Le Diapason 2, qui est appliqué pour les régions Centre, Est ainsi que les CLR's les plus proches de l'unité de production comme le CLR's 19 (Sétif), qui peut s'alimenter de la plateforme BOUIRA, les marchandises acheminer pour ce système sont généralement les produits à forte rotation tels que le sucre et huile.

En plus de la création de ce Diapason 2 par l'entreprise, les responsables expliquent que dans le but de développer leur chaîne logistique et remédier aux différents problèmes que peut rencontrer l'entreprise, l'entreprise a initié un basculement du Diapason 1 vers le Diapason 2.

En effet, le tableau ci-dessous montre bien ce passage du Diapason 1 vers le Diapason 2 durant les trois années 2018, 2019, 2020, de l'entreprise CEVITAL-AGRO.

Tableau 9 : Passage Diapason I vs Diapason II

Diapason I vs Diapason II

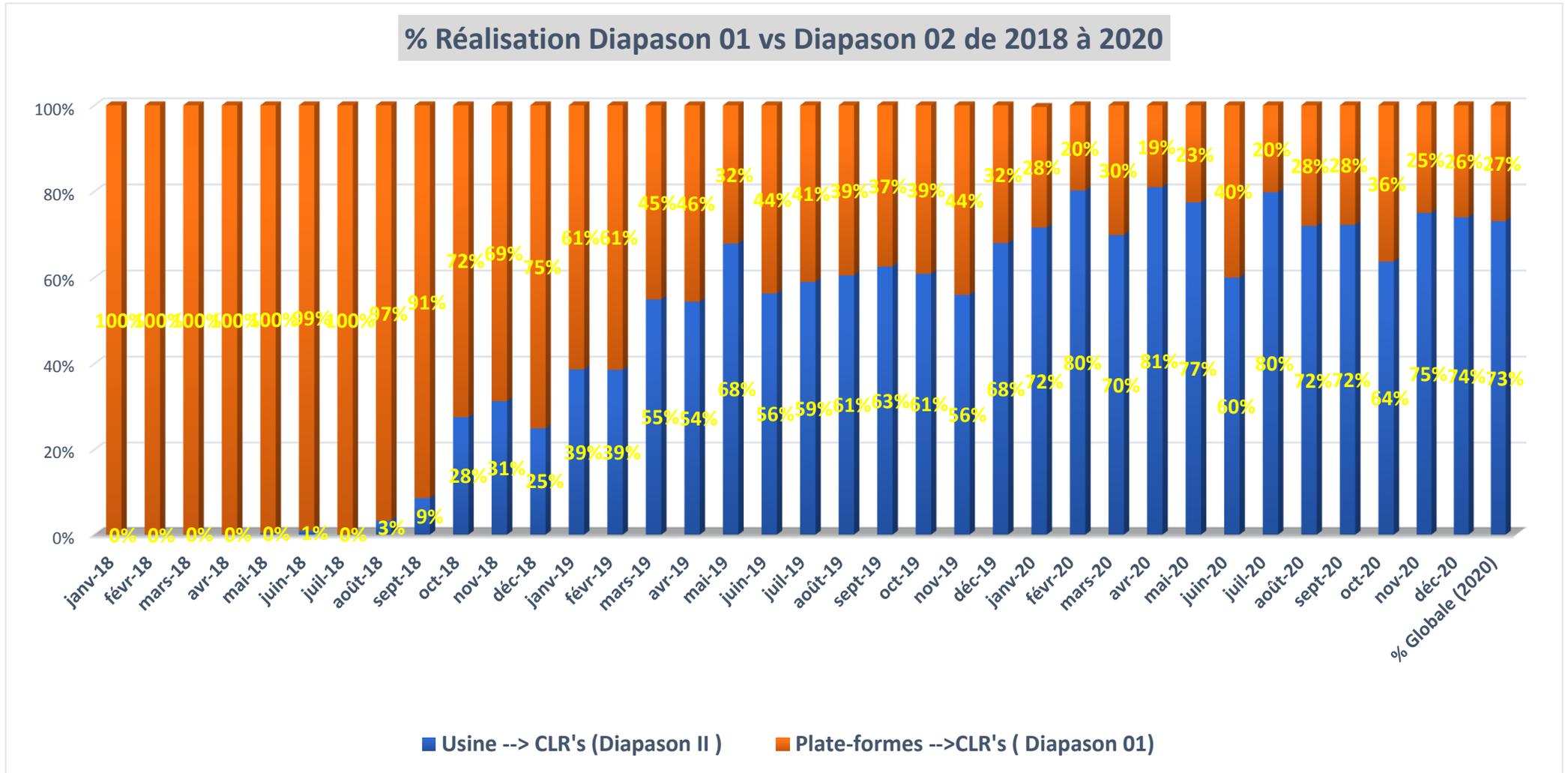
Départ --> Arrivé	janv-18	févr-18	mars-18	avr-18	mai-18	juin-18	juil-18	août-18	sept-18	oct-18	nov-18	déc-18	janv-19
Usine --> CLR's (Diapason II)	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	3%	9%	28%	31%	25%	39%
Plate-formes --> CLR's (Diapason 01)	100%	100%	100%	100%	100%	99%	100%	97%	91%	72%	69%	75%	61%
	févr-19	mars-19	avr-19	mai-19	juin-19	juil-19	août-19	sept-19	oct-19	nov-19	déc-19	janv-20	févr-20
	39%	55%	54%	68%	56%	59%	61%	63%	61%	56%	68%	72%	80%
	61%	45%	46%	32%	44%	41%	39%	37%	39%	44%	32%	28%	20%
	mars-20	avr-20	mai-20	juin-20	juil-20	août-20	sept-20	oct-20	nov-20	déc-20	% Globale (2020)		
	70%	81%	77%	60%	80%	72%	72%	64%	75%	74%	73%		
	30%	19%	23%	40%	20%	28%	28%	36%	25%	26%	27%		

Source : donnée fournie par l'entreprise.

Au début de 2018 l'entreprise CEVITAL utilisait encore le système Diapason 1 avec un taux de service de 100%. En cette année-là ce système répondait encore aux objectifs de satisfaction clients et capacité de stockage dont avait besoin l'entreprise.

Cependant, à partir d'août 2018 l'entreprise crée un autre système qui est le Diapason 2 avec 3% de taux de service. En parallèle l'entreprise avait continué quand même ses activités en utilisant le premier système. À la fin de décembre 2018, CEVITAL a commencé à réaliser avec le Diapason 2 un taux de service dépassant 25%. L'importance de ces diapasons en 2018 est illustrée ci-dessus :

Figure 19 : Réalisation diapason 01 vs diapason 02 de 2018 à 2020



En 2019, on remarque qu'au début du mois de janvier et février 39% du taux de service est réalisé grâce au Diapason 2. Le Diapason 1 reste encore le premier en termes de taux de services réalisés et cela avec 61% de taux de service. Cependant, à partir du mois d'avril l'entreprise CEVITAL a commencé à appliquer le système Diapason 2 avec un taux de service de 54% et 46% pour le Diapason 1. Ce basculement vers le Diapason 2 s'explique selon les responsables interrogés par le fait que ce nouveau système offre de meilleurs avantages pour l'entreprise : bonne efficacité, traitement d'un grand nombre de commandes, réduction de coût de transport... etc.

À la fin de 2019 le Diapason 2 a connu une grande augmentation de taux de service pour passer à un taux de service de 68%.

L'entreprise CEVITAL travaille toujours avec les deux schémas de distribution, mais avec la prise de pouvoir du Diapason 2 dans la chaîne logistique de l'entreprise. En effet, en 2020 on remarque du tableau ci-dessus qu'avec un pourcentage de : 72%, 80%, 70%, 81%, 77% de taux de service pour le Diapason 2 durant les mois de janvier, février, mars, avril et mai, ce dernier est devenu le plus important.

Selon ces mêmes responsables interrogés, le Diapason 2 a permis d'atteindre les objectifs fixés en termes de réductions des problèmes de transports, de délais de livraison et de satisfaction clients et que ce basculement n'a pu être possible que grâce aux moyens de transports mis à disposition par les différents prestataires de l'entreprise.

Enfin, il ressort clairement des entretiens réalisés avec ces responsables que le transport routier de marchandises influence directement et grandement sur la chaîne logistique de CEVITAL et son développement.

Conclusion

À l'issue de ce chapitre, dans lequel nous avons d'abord présenté l'entreprise d'accueil et présenté sa chaîne logistique et les différents moyens utilisés par cette dernière, nous avons pu synthétiser les résultats essentiels issus des entretiens réalisés avec les responsables de l'entreprise. Et il est clairement ressorti que la chaîne logistique de l'entreprise CEVITAL et son développement sont grandement influencés par les moyens de transports utilisés par l'entreprise. Ce principal résultat est la réponse directe à notre problématique de recherche.

Conclusion Générale

Conclusion générale

Les opérations de commerce constituent une chaîne très organisée qui permet de maîtriser les flux physiques, les flux financiers, mais sa réussite est indexée à la fiabilité des maillons de cette chaîne.

Notre objectif principal au début de ce travail était d'analyser le rôle du transport routier de marchandises dans le développement de la chaîne logistique, En d'autres termes, c'est de voir comment l'entreprise CEVITAL-Bejaia arrive à bien développer sa chaîne logistique.

Après avoir reçu des commandes, il est essentiel pour l'entreprise d'assurer un bon acheminement des marchandises du point de chargement jusqu'au point de déchargement tout en respectant les contraintes suivantes : délais, cout, sécurité de marchandises et tous 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.

Au terme de notre travail, nous avons constaté que l'entreprise CEVITAL-AGRO est passée par différents systèmes de distributions. Au début elle procédait elle-même à la distribution de ses produits avec ses propres moyens (matériels et humains). Cependant, la concurrence du marché et plusieurs d'autres obstacles, les conditions défavorables de la voie routière, la durée d'attente très longue des clients au niveau de l'unité de production pour le chargement et la surcharge des unités de production, ont induit une mauvaise gestion des commandes par le rallongement des délais et engendrer des manques à gagner pour l'entreprise.

L'entreprise a commencé à repenser ses systèmes de distribution à partir de 2013, elle est passée d'un système de distribution « classique » vers un système de distribution dit « Diapason 1 » qui a créé des plateformes et des CLR's.

Ce nouveau système a contribué au soulagement des unités de production, par une plus grande satisfaction des clients, un service de qualité, ainsi que des délais réduits.

CEVITAL-AGRO a mis en place un autre système de distribution « Diapason 2 » qui consiste à conduire les produits directement vers les CLR's en éliminant le passage par les plateformes ainsi l'entreprise a réussi à la fois à satisfaire sa clientèle et réduire les coûts logistiques supplémentaires et par conséquent rendre ses produits accessibles sur tout le marché national.

Après avoir exposé les effets du changement de systèmes de distribution au sein de l'entreprise, nous avons effectué une comparaison entre le passage de distribution Diapason 1 vers Diapason 2. Cette comparaison chiffrée entre trois dates (2018, 2019, 2020) nous a permis de repérer les avantages dans l'amélioration de système de distribution, passant du Diapason 1 au Diapason 2, mais aussi de comprendre l'impact d'une bonne stratégie de distribution sur l'entreprise, il s'agit particulièrement de la maîtrise des coûts, de la réduction des délais d'une meilleure qualité des services, éléments qui garantissent la satisfaction et la fidélisation des clients, et surtout de bénéficier d'un avantage compétitif par rapport aux concurrents.

À partir des entretiens réalisés avec les responsables de l'entreprise CEVITAL, il a été confirmé que l'entreprise a atteint les objectifs qu'elle s'est fixés par rapport à sa chaîne logistique. En effet, nous avons constaté que la logistique de l'entreprise occupe une place importante dans l'amélioration du fonctionnement de l'entreprise, les planificateurs chargés de distribuer les produits, soit directement aux consommateurs, soit vers les plateformes et les CLR's.

La logistique est un élément majeur de la Supply Chain, celle-ci comprend toutes ses fonctions engagées dans la satisfaction des clients, nous soulignons que cette fonction est très essentielle et indispensable pour toutes les entreprises qui se spécialisent dans la prestation logistique.

Aujourd'hui, le transport routier de la marchandise est intégré dans la chaîne logistique, ainsi que le fait que les prestataires intègrent souvent dans un contrat unique, non seulement des prestations de stockage, de manutention, d'emballage et conditionnement ainsi que l'organisation des flux et le traitement des informations associées, mais aussi les opérations de transport.

D'après notre stage pratique au sein de l'entreprise CEVITAL, la réponse à notre problématique qui vise à analyser le rôle du transport routier dans le développement de la chaîne, le transport routier de la marchandise est clairement considéré comme le principal maillon de la chaîne logistique. En effet, l'impact direct de ce dernier sur trois critères à respecter pour la satisfaction du client, à savoir le coût, le délai et la qualité, est réel et importante.

Bibliographie

Les ouvrages :

- (F-A)GRUAT LA FORME-CHRETIEN : référentiel l'évaluation de la performance d'une chaîne logistique, thèse pour l'obtention le grande de docteur en génie informatique, école doctorale: informatique et information pour la société ,2007.
- Alain Halley, « sous-traitance et chaîne logistique ou la nécessaire intégration des deux stratégies », Gestion 2004/2.
- ALEXANDER K. Sami : « stratégie logistique : supplychain management »,3eme édition, DONUD, paris, 2004.
- Alexis Giret, Louis Nègre, Philippe Duron, Thierry Michel Savy, « le transport routier de marchandises : enjeux et défis dans la perspective du projet de paquet routier, 2 février 2016, Sénat
- André Marchal, « la logistique globale »,Ellipses édition Marketing S.A.,2006
- BARBARA(L) et MARIE-PASCAL(S), « la logistique », édition Dunod, paris, 2015.
- BERRY ET AL : planification des chaîne logistique.
- Christien HOHMANN, Les évolutions de la fonction logistique, HOnline, 2006.
- Claude demeure ; aide –mémoire marketing ; Edition DUNUD .6° Edition ; paris ; 2008.
- Coorer M.C., Lambert D.M.,Pagh J.D., « supply chain management : more Than a New Name for logistics”, The International journal of logistics management, 1997.
- D. Tixer, H. Mathe et J. Colin, « la logistique au service de l'entreprise : moyens, mécanismes et enjeux », Edition Dunod, paris 1988.
- DAVID (D) et THIERRY (S) : ”management des achats et de la supply chaîne”, Vuibert, paris, 2010.
- Définition de L'AFNOR : association française de normalisation.
- DIEMER Arnaud, IUFM d'auvergne, économie d'entreprise, partie 2 les fonctions de l'entreprise, PDF.
- EMILE QUINET, ” les transports et la puissance publique”, édition 1983.
- FRANCOIS-JALASSO, « Aides à la planification dans les chaînes logistiques en présence de demande flexible », Thèse du doctorat, l'institut national polytechnique de Toulouse, 2007.
- Georges Javel, Nasser Mebarki, Isabelle Corthier, «logistique industrielle et organisation » 5eme édition, DUNOD.

- GERARD(B), OLIVIER (B), ALAIN(G), MICHEL(G);management industriel et logistique,3eme Edition ,paris,2001.
- GUIDE DE CAPACITE PROFESSIONNELLE: transport public routier de marchandise de déménagement et location 20eme édition.
- Josse.P, « Aspect économique du marché de transports », édition EYROLLES, paris, 1997.
- KHALED-GHEDIRA, « Logistique de la production, approche de moralisation et de résolution », édition tichnip, Tunis.
- MARIE-MADELAINE (demien), (transport et la logistique), Dunod, paris, 2010.
- MARIE-MADELEINE (Damien) : transport et logistique, DUNOD, paris, 2001.
- Mohamed Zied Rabai, « politique de pilotage de flux dans la chaine logistique : impacte de l'utilisation des prévisions sur la gestion de stock », thèse de doctorat.
- Mose Domal d DAILY, « logistique et transport international de marchandises. », 1^{er} édition l'Harmattan, paris, 2013.
- NETTER (Maurice) : capacités de transport, coûts de transport et organisation de l'espace, Revue économique, 1974.
- Netter M (1974). « Capacités de transport, coûts de transport et organisations de l'espace », revue économique.
- NONJON Alain: comprendre économies mondial- édition ellipses 1995.
- Patrick MIANI, Nadine VENTURILLI, « transport logistique » 9eme édition..
- Petit Robert-dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française – paris – édition1970.
- Pierre Médan. Anne Gratacap "Logistique et supplychain management "DUNOD, paris,2008.
- preface de Marcel BOITEUX,« principes d'économie des transports », Ed. ECONOMICA,1998.
- Rémy Lemoigne, « supplychain management »,Dunod, paris, 2013.
- SAINT-ELOI (Jean-Pierre) : « pratique du transport routier de marchandise », 3eme édition.
- SAVY (Michel) : interaction transport et logistique, étude de cas sur le triangle de Weimar, 2007.
- Thierry Roques, « Optimisez votre chaine logistique », AFNOR Edition et livres 2015.

- Utilisée Remy le MOIGNE « supplychain management : Achat, production, logistique, transport, vente », Edition DUNOD, paris, 2013.
- Yves (PIMOR) : logistique technique mise en œuvre, 2^{ème} édition.
- Yves Pimor «Logistique, production, distribution, soutien 3^{ème} édition .Dunod.

Sites internet :

- <http://www.acharkaoui.com/la-logistique/bienvenu/> consulté le23/ 06/2021.16H06.
- <https://www.lecoindesentrepreneurs.fr>. Consulté le 26/06/2021 à 11h:00.
- <http://mmbsofficiel.blogspot.com/2013/11/la-logistique-et-ces-finalites.html> consulter le15/04/2021
- <https://www.lantenne.com>
- [http:// www.africmemoire.com](http://www.africmemoire.com)
- Blog.wikimemoires .come /2011/03/ mode-de-transport –interant
- <http://www.ladissertation.com>
- <http://www.univ-bejaia.dz>. Consulté le10 /04/2021.à 13h:30
- [http : //lesdefinitions ,fr/securite-routiere](http://lesdefinitions.fr/securite-routiere)
- www.etudes-et-analyses.com. Ecole supérieure des travaux publics de l'institut national polytechnique
- [www.Algérie-focus.com](http://www.Algerie-focus.com)
- www.mtp.gov.dz.
- <https://algeriepart.com/10/12/2017/infrastructures-de-transport>
- www.cevital-agro-industrie.com

Articles de revues :

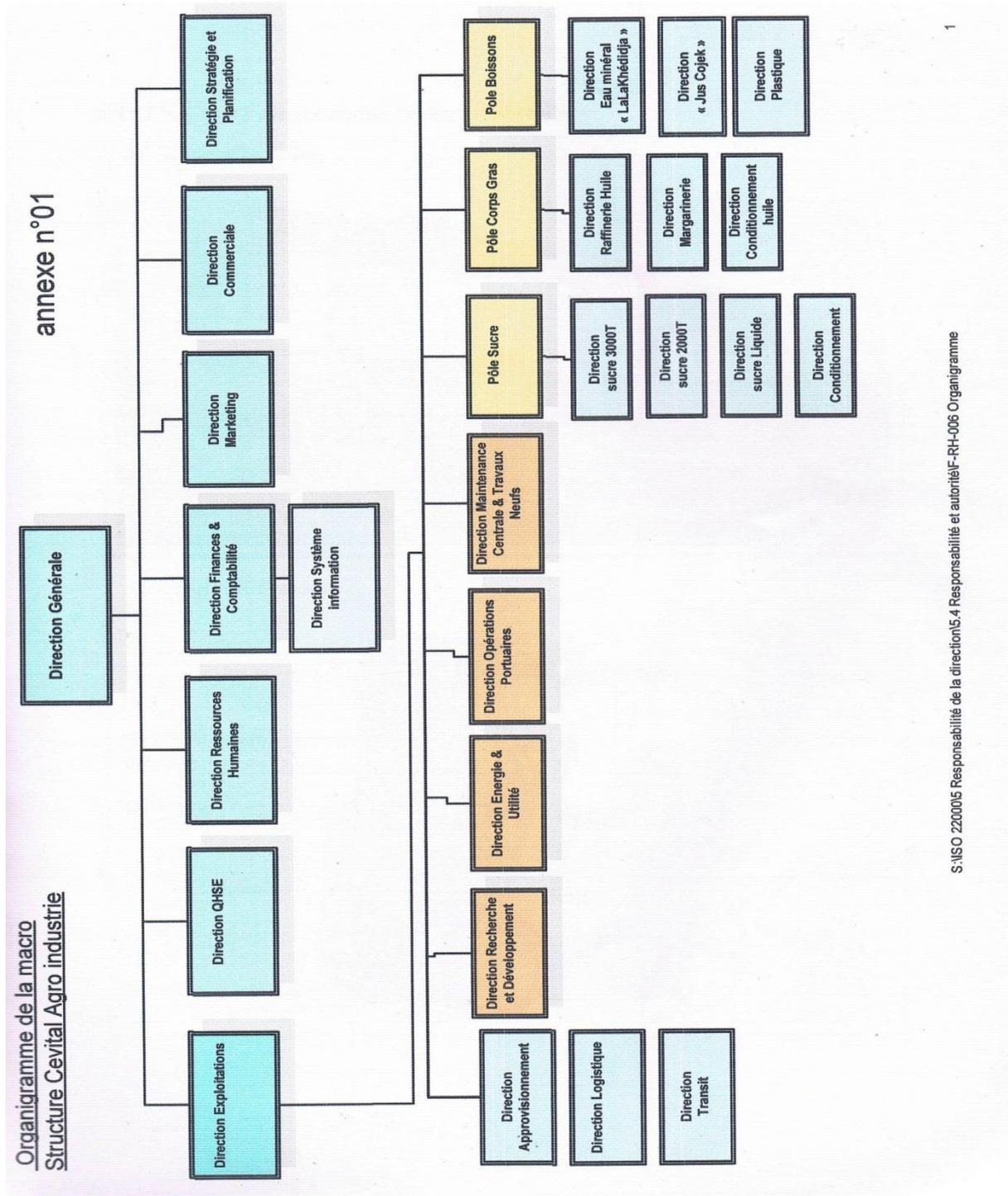
- Code commerce Algérie, article 36 relatif au transport, édition AGS, Alger.

Mémoire :

- AZZOUG Karim, AIT MOUHOUB Rachida, AZIZA Oualid, « Analyse du rôle de transport routier de marchandises (TRM) dans l'amélioration de la logistique cas de Bejaia logistique (BL) », université Bejaia 2017-2018.
- HARRAR Sabiha_(transport de marchandises et impact sur activité économique régionale cas de la région nord-ouest » mémoire du magister université d'Oran 2012.

ANNEXES

Annexe 01 : Organigramme de la macro structure Ce vital Agro industrie



GUIDE D'ENTRETIEN

PRÉSENTATIONS

- Les deux étudiantes se présentent et présente le thème de l'étude.
- Présentation de la personne interrogée et de son travail

QUESTION DE DÉPART

- Pouvez-vous nous dire que signifie pour vous la logistique et quelle est son importance pour votre entreprise ?

THEMES A ABORDER PENDANT L'ENTRETIEN

1- La chaine logistique

- Quels sont les objectifs assignés à la logistique de votre entreprise ?
- Quelles sont les fonctions gérées par la logistique de votre entreprise ? (Approvisionnements, stock, distribution...)
- Quel est le rôle joué par la logistique dans le développement des activités de votre entreprise ?

2- Le transport de marchandises

- Quels sont les différents moyens de transports de marchandises qui sont utilisés par votre entreprise ?
- Quelle est la part et l'importance du transport routier dans le transport des marchandises de votre entreprise ?

3- L'influence du transport routier sur la chaine logistique

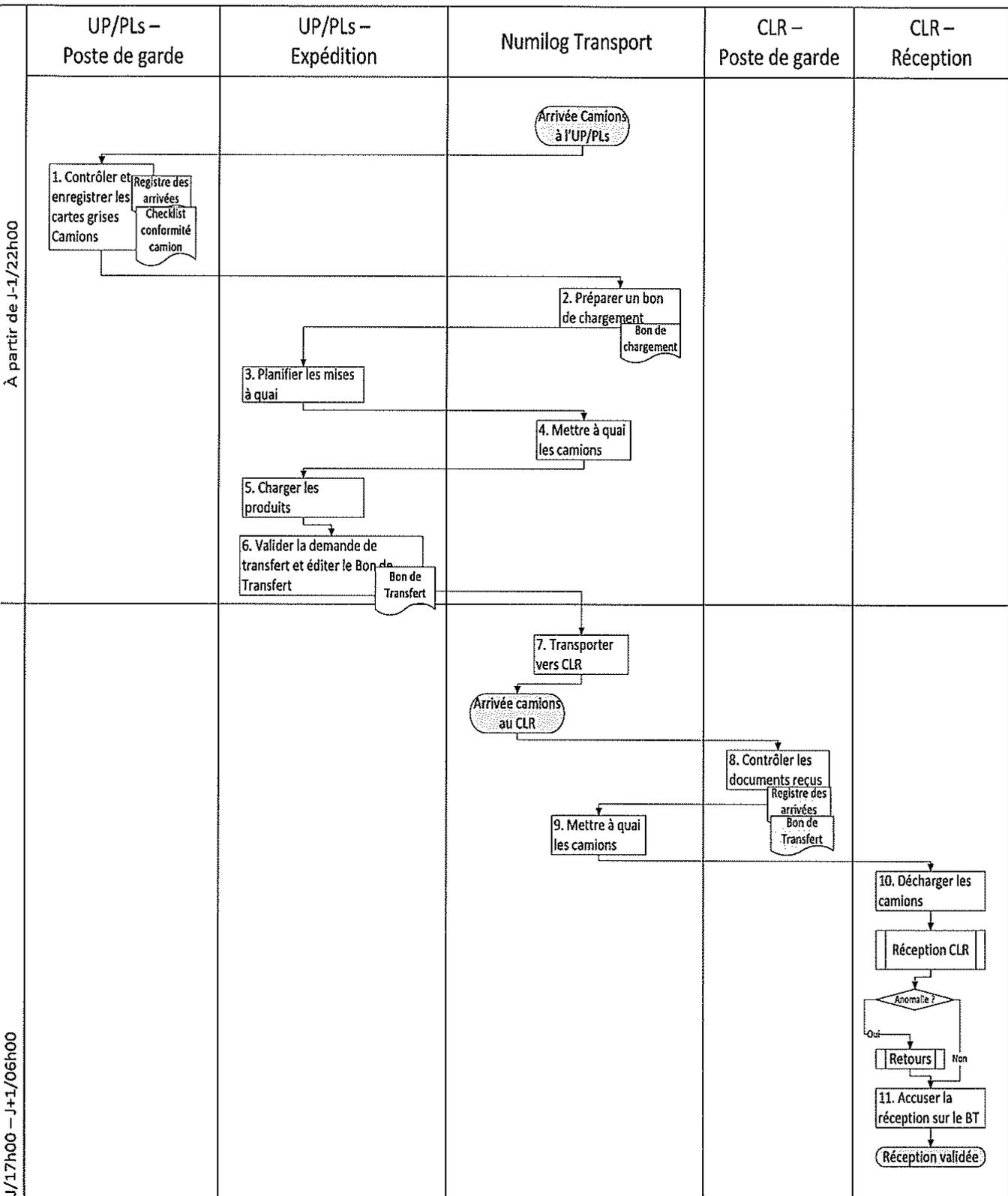
- Est-ce que le transport routier de marchandises influence vos activités d'approvisionnements et de distribution ?
- Est-ce que le développement de votre chaine logistique a été influencé par le transport routier de vos marchandises ?

CONCLUSION DE L'ENTRETIEN

- Est-ce que vous envisagez d'apporter des améliorations à votre transport de marchandises ?
- Est-ce que ces améliorations peuvent avoir des retombées sur votre chaine logistique ?

Annexe 03 : Exécution des transferts vers CLR

Exécution des transferts vers CLR



N°	Responsable	Description	Enregistrement	IN	OUT
1	UP/PLs Poste de garde	A l'arrivée des camions, vérifier les cartes grises (matricules) avec le planning de transport et inscrire l'arrivée dans un registre dédié Aussi, vérifier la conformité du camion selon une check liste préétablie	-Registre des arrivées -Check liste conformité camion	-Matricules camions -Planning de transport du lieu d'enlèvement concerné	Ordre d'arrivée des camions
2	Numilog Transport	Le bon de chargement est préalablement préparé par Numilog, celui-ci doit être présenté au service Expédition pour exécution	-Bon de chargement		
3	UP/PLs Expédition	Définir l'ordre de mise à quai des camions sur les différents quais de chargements,	Bons de chargement	-Planning de d'enlèvement du lieu concerné -Ordre d'arrivée des camions -Capacités de chargement	Plan de mise à quai
4	Numilog Transport	Sur ordre de L'expédition (UP/PL), mettre à quai le camion pour chargement des produits,		Plan de mise à quai	
5	UP/PLs Expédition	Charger les camions selon le bon de chargement		-Camion à quai -Bon de chargement	-Quantités chargées -Heure début/fin de chargement
6	UP/PLs Expédition	Éditer les bons de transfert en conformité avec le bon de chargement et le planning de transport vers CLR	Bons de transfert	Bon de chargement	-Bons de transfert -Mouvement de stock SAGE
7	UP/PLs Poste de garde	Contrôler le camion à la sortie du lieu d'enlèvement, en vérifiant les bons de transfert. Mentionner dans le registre des arrivées la sortie du camion.		-Registre des arrivées -Bons de transferts -Nombre de palettes chargées	Statut du camion sur le registre des arrivées « expédié »
8	Numilog Transport	Livrer les CLR (un ou plusieurs par trajet)		Bon de transfert	Heure d'arrivée au CLR
9	CLR Poste de garde	A l'arrivée des camions, vérifier les cartes grises (matricules) avec le planning de transport, ainsi que le bon de transfert. Inscrire l'arrivée dans un registre dédié.	-Registre des arrivées	-Matricules camions -Bon de transfert -Planning de réception du CLR concerné	Ordre d'arrivée des camions
10	Numilog Transport	Mettre à quai le camion pour déchargement des produits, suivant l'ordre d'arrivée		Ordre d'arrivée	
11	CLR Réception	Décharger les camions afin d'appliquer la procédure de réception CLR en vigueur.		Camion à quai	Produits déchargés et rangés par référence.
12	CLR Réception	Après validation de la réception, accuser celle-ci sur le bon de transfert, sauf pour les produits à retourner au lieu d'enlèvement (anomalies).	<i>Eventuellement</i> : Enregistrements de la «Procédure de Traitement des Retours du Circuit de Distribution»	-Bon de réception -Bon de transfert	Bon de transfert accusé au niveau du CLR

Annexe 04 : Bon de livraison



Complexe Cevital Béjaïa - BEJAIA

**BON DE LIVRAISON
(DUPLICATA)**

Code client : XXXXX
SARL MAYAR PRODUCTS
ZONE XXXXXXX
N° R.C. : XXXXX
N° Carte fiscale : XXXXX
N° Article : XXXXXXX

Nom chauffeur : XXXXXXXX
N° Permis de conduire : XXXXXX
Immatriculation Camion : XXXXXX
Propriété : CLIENT

Bon de Livraison N°	BL DLO21015618	Réf. pièce :	CC BEJ21058238	Date :	21/06/2021	
Produit	Désignation	n.	té livrée	Qté tarifée	Prix Unitaire	Montant HT
B9850Y3020	SUCRE SKOR 1Kg	120	20,00	24 000,000 KG	82,00	1 968 000,00
B7464Y0018	CONSIGNATION/DECONSIGNATION PA	UN	20,000	20,000 UN	5000,00	100 000,00

2068000,00 DZD

Visa du magasinier Visa du responsable des stocks Visa du chauffeur Visa de l'agent de sécurité

SPA au capital de 113 522 776 000,00 DZD
N° RC : 06/00 0003802 B 98
N° IF : 099806000380297 - N°AF : 06010108900

Siège Social Complexe Cevital Bejaïa - BEJAIA
Tél. : +213 (0)34 10 38 38 - Fax :+213 (0)34 10 39 39
E-mail : info@cevital.com

Annexe 05 : Bon de transfert



Complexe Cevital Béjaïa - BEJAIA

سند التحويل Bon de transfert

Tél. : +213 (0)34 10 38 38

Fax : +213 (0)34 10 39 39

Date : 21/06/2021

Nom du chauffeur :

N° Permis de conduire :

Immatriculation Camion :

Dépôt Départ :
DEPOT LOGISTIQUE SUCRE 1 KG

Adresse: Sucre 1 kg

Usine Bejaia

BÉJAIA

N°RC secondaire: NA

Dépôt Arrivée :

PLATE FORME BOUIRA

Adresse : AXE AUTOROUTE A1 EST- OUEST

BOUIRA

N° RC secondaire :

Catégorie de transport : MTP

Pièce : TR 835775

Produit	Désignation	Date	Quantité	Poids	Volume
B9850Y3020	SUCRE SKOR 1Kg	18/06/2021	24 000,000 KG	0,000 KG	0,000 LT
				KG	L

Visa du Magasinier

Visa du Responsable des Stock

visa du Chauffeur

Visa de l'Agent de Sécurité

Visa du Réceptionnaire

SPA au capital de 113 522 776 000,00 DZD

Email : info@cevital.com

N° R.C. : 06/00 0003802 B 98

Siège Social Complexe Cevital Béjaïa

BEJAIA Nouveau Quai Port de Béjaïa

Tél. : +213 (0)34 10 38 38 - Fax : +213 (0)34 10

39 39

Annexe 06 : Bon affectation



Complexe Cevital Béjaïa - BEJAIA

BON AFFECTATION

Il est affecté à : XXXXXXXX

Code client : XXXXXXXX

Catégorie Transport : CLIENT

Client à livrer : XXXXXXXXXXXXXXXX N°

R.C. : XXXXXXXX

Condition de transport : Sans condition

Identifiant fiscal : XXXXXXXX

N° article fiscal : XXXXXXXX

Commande Client N°: CC BEJ21058238		Réf. pièce : BC N°118/21		Date : 21/06/2021		
Article	Désignation	Quantité	P.U.	TVA	Dépôt	Montant H.T.
B7464Y0018	CONSIGNATION /DECONSIGNATION	20,00 UN	5 000,00	0,00 %	DLOGSUCRE1KG	100 000,00
B9850Y3020	PALETTE EN PLASTIQUE SUCRE SKOR 1Kg	20,00 120	82,00	0,00 %	DLOGSUCRE1KG	1 968 000,00

Montant HT 2 068 000,00 DZ

Mode Règlement : Chèque

Visa du responsables des ventes :

SPA au capital de 113 522 776 000,00 DZD
N° RC : 06/00 0003802 B 98
N° IF : 099806000380297 - N° AF : 06010108900

Siège Social Complexe Cevital Béjaïa - BEJAIA
Tél. : +213 (0)34 10 38 38 - Fax : +213 (0)34 10 39 39
E-mail : info@cevital.com

Annexe 07 : Facture



Complexe Cevital Béjaïa - BEJAIA

FACTURE No FC BEJ21053851
(DUPLICATA)

Client : XXXX
Code client : XXXXXX
Adresse : XXXX

Tél/Fax :
Activité : COMMERCE DE GROS DES PRODUIT LIÉS À L'ALIMENTATION HUMAINE

No R.C. : XXXXXXXX
No Carte fiscale : XXXXXXXX
No Article : XXXXXXXX
Code N° : XXXXXXXX
Bon de livraison : BL DLO21015618

Bon d'affectation : CC BEJ21058238

Comptes Bancaires CEVITAL

- 1- BADR - Agence Béjaïa XXXXXXXXXXXX
- 2- BNP PARIBAS - Agence Béjaïa XXXXXXXXXXXX
- 3- Société Générale - Agence Béjaïa XXXXXXXXXXXX

FACTURE N° FC BEJ21053851 Date : 21/06/2021 Ref. Pièce : BC N°118/21

Article	Désignation	Qté fact.	Qté tariff.	Prix Unit.	Montant	TVA
Votre commande de référence : BC N°118/21						
B9850Y3020	SUCRE SKOR 1Kg	20,00	24 000,00 KG	82,00	1 968 000,00	NU
B7464Y0018	CONSIGNATION/DECONSIGNATION PA	20,00 UN	20,00 UN	5 000,00	100 000,00	NU

TVA	Base	Taux	Montant TVA
			DZD
Montant total TVA			DZD

Montant HT	2 068 000,00	DZD
Montant TVA	0,00	DZD
Net à payer	2 068 000,00	DZD

Date échéance	Mode règlement	Montant
21/06/2021	Chèque	XXXXXXX DZD

Livré le : 21/06/2021

Arrêtée la présente facture à la somme de

DEUX MILLIONS SOIXANTE-HUIT MILLE DINAR ALGÉRIENS

SPA au capital de 113 522 776 000,00 DZD
N° RC : 06000 0003802 B 98- N° NIS: 099806010706436
N° IF : 099806000380297 - N° AF : 06010108900

Siège Social Complexe Cevital Béjaïa - BEJAIA
Tél. : +213 (0)34 10 38 38 - Fax : +213 (0)34 10 39 39
E-mail : info@cevital.com

Table des matières

REMERCIEMENTS

DEDICACES

INTRODUCTION GÉNÉRALE 1

Chapitre I : la logistique et la chaîne logistique

Introduction :.....	3
Section 01 : les notions générales sur la logistique.....	4
1. Historique sur la logistique :	4
2. définitions de la logistique :	5
3. Les flux logistiques :	5
4. Les types de logistiques :	6
4.1. La logistique amont :	6
4.2. La logistique avale :	6
5. les fonctions gérées par la logistique :	7
5.1. Une logistique d’approvisionnement.....	7
5.2. Une logistique de production	7
5.3. Une logistique de distribution :	8
5.4. La logistique militaire :	9
5.5. La logistique de soutien :	9
6. Les enjeux de la logistique.....	9
6.1 L’intérêt de la logistique :	10
7. les missions de la logistique.....	11
8. Externalisation des prestations logistique	11
8.1. Définition externalisation des prestations logistique :	12
8.2. La gestion de l'externalisation des prestataires logistiques :	12
8.2.1. Gestion de la demande de prestations logistique :	12
8.2.2. Gestion de l'offre de prestations logistique :	13
8.3. Les type des prestataires :	13
8.3.1 les avantages de l’externalisation :	14
Section 02 : L’organisation de la chaîne logistique	15
Introduction.....	15
1. Définition de la chaîne logistique.	15
2. Caractérisation de la chaîne logistique :	16
2.1. Une approche structurelle.....	16
2.2. Une approche organisationnelle	17
2.3. Une approche fonctionnelle.....	18
3. Les flux de la Supply Chain :	18

3.1. Flux informationnels :	18
3.2. Flux physiques (réels) :	19
3.3. Flux financiers :	19
4. les enjeux de la chaine logistique :	20
5. Le processus de la chaine logistique :	21
5.1 Le processus approvisionnement :	21
5.2 le processus production :	22
5.3 le processus distribution :	22
5.4 le processus vente :	22
5.5 processus de la gestion des retours :	23
6. La déférence entre logistique et la Supply Chain.	23
Section 03 : Gestion de la chine logistique (Supply Chain mangement-SCM)	23
1. Définitions.....	23
2. les diffèrent type de la gestion de la chaine logistique	24
3. niveaux décisionnels du SCM :	25
3.1. Niveau stratégique.....	25
3.2. Niveau opérationnel	26
3.3. Niveau tactique.....	27
4. les structures de la chaine logistique.....	27
4.1. Structures divergentes :	28
4.2. Structure convergente :	28
4.3. Structure en réseau :	28
4.4. Structure séquentielle ou linéaire :	28
5. les intervenants dans la Supply Chain management	29
5.1. Les fournisseurs.....	29
5.2. Le producteur	30
5.3. Les grossistes.....	30
5.4. Les détaillants.....	30
5.5. Le client final.....	30
6. finalités de la gestion de la chaine logistique.....	30
7. les tendances actuelles de la Supply Chain :	31
7.1. La réduction du nombre de fournisseurs :	32
7.2. La sous-traitance de la chaine logistique.....	32
7.3. LE CROSS-DOCKING (transbordement quai à quai ou flow through distribution)	32
Conclusions :	33

Chapitre II : le transport routier de la marchandise

Introduction :	34
Section 01 : Généralités sur le concept de transport	34
1. Historique du transport :	34

2. Notion de transport.....	35
3. les modes de transport.....	36
3.1 le transport maritime :	36
3.2 le transport routier :	36
3.3 le transport aérien :	36
3.4 le transport ferroviaire :	36
3.5 le transport fluvial :	37
3.6 le transport postal :	37
4. les avantages et les inconvénient de mode de transport.....	37
Section 02 : le transport routier des marchandises.....	39
Introduction :	39
1. définition du transport routier de marchandise :	39
2. les types et les acteurs du transport routier des marchandises	39
3. Contrats du transport routier de marchandises.....	41
3.1. Qu'est-ce qu'un contrat de transport ?	41
3.2. Les différents types de contrat de transport.....	41
3.3. Validité du contrat de transport	42
3.4. Le rôle et les enjeux du transport routier de marchandise.....	42
3.5. Avantage et inconvénients du transport routier de marchandise.....	44
Section 03 : l'influence de transport routier de marchandise sur le développement de la chaine logistique	45
1. l'articulation transport et logistique	45
2. missions de transport d'une fonction logistique dans une entreprise.....	45
3. la place de la stratégie de transport aux évolutions du processus logistique	46
Conclusion :	47
Chapitre III : Essai d'analyse du rôle du transport routier des marchandise dans le développement de la chaine logistique	
Introduction.....	48
Section 01 : le transport routier de marchandise en Algérie	48
1. Réseau routier Algérien	48
2. Les infrastructures routières algériennes.....	50
3. L'évolution des infrastructures routières en Algérie.....	52
4. Les caractéristiques des infrastructures routières.....	53
5. Les forces et les faiblesses du transport routier de marchandises	53
Section 02 : Présentation de l'organisme d'accueil	54
1. Présentation de l'entreprise CEVITAL.....	54
1.1 Situation géographique :	55
1.2 Les activités de CEVITAL	56
1.2.1 Huiles Végétales :	56
1.2.2 Margarinerie et graisses végétales :	57

1.2.3 Sucre Blanc :	57
1.2.4 Sucre liquide :	58
1.2.5 Silos Portuaires :	58
1.2.6 Boissons :	58
1.3 Les clients de CEVITAL :	59
1.4 Les divers produits de Qualité de CEVITAL :	59
1.5. Les moyens de transport routiers utilisés par CEVITAL	59
1.6. Présentation différents prestataires de CEVITAL	60
2. la fonction de la Chaîne logistique au sein de l'entreprise Cevital	63
2.1 La fonction de distribution :	63
2.2 Présentation du marché « Cevital » ;	64
2.3 Les clients de CEVITAL-AGRO	64
2.3.1 Les clients CLR (B to C) :	64
2.3.2 Les clients hors CLR's (B to B)	65
2.4 Les traitements des commandes de CLR au niveau de CEVITAL	66
2.5 les contrats du transport routier de marchandises au sien de CEVITAL	68
Section 03 : L'analyse du rôle du transport routier de la marchandise dans le développement de la chaîne logistique.	73
1. Méthodologie d'enquête	73
1.1. Évaluation des stratégies de distribution de CEVITAL _AGROALIMENTALE.	73
1.1.1. Les stratégies adaptées par CEVITAL-AGRO pour distribuer ses marchandises et développer sa chaîne logistique :	73
1.2. La chaîne logistique de CEVITAL :	77
1.3. L'importance de transport routier de la marchandise de l'entreprise CEVITAL-AGRO dans le développement de la chaîne logistique.	78
2. Résultats de l'enquête qualitative	79
Conclusion	83
Conclusion générale	84
Table des matières	
Table des matières	
Résumé	

Résumé :

À travers ce mémoire, nous avons traité l'essai d'analyse du rôle du transport routier dans le développement de la chaîne logistique au sein d'une entreprise CEVITAL.

La logistique aujourd'hui est devenu un véritable outil de compétitivité qui a pour but d'améliorer la coordination des services de l'entreprise, ainsi que d'utiliser cette fonction pour savoir comment transporter les marchandises depuis l'usine de fabrication jusqu'au consommateur.

CEVITAL-AGRO avait adopté durant des années une distribution ordinaire qui consistait à faire écouler ses produits avec ses propres moyens, elle disposait des schémas de distribution tels que le diapason 1 et diapason 2, ces schémas permettent de réduire les coûts et satisfaire les clients et cela en livrant au bon endroit, avec la bonne qualité, et au bon moment, ce qui clairement que le transport routier des marchandises influence le développement de la chaîne logistique.

Mot clé : CEVITAL, logistique, coût, qualité, délais, influence, diapason 1, diapason

Abstract:

Through this thesis, we dealt with the analysis essay of the role of road transport in the development of the logistics chain within a CEVITAL company. Logistics today has become a real tool of competitiveness which aims to improve the coordination of the company's services, as well as to use this function to know how to transport the goods from the manufacturing plant to the consumer.

CEVITAL-AGRO had adopted for years an ordinary distribution which consisted in selling its products with its own means, it had distribution schemes such as diapason 1 and diapason 2, these schemes allow to reduce costs and satisfy customers and this by delivering to the right place, with the right quality, at the right time, which clearly shows that road freight transport influences the development of the logistics chain.

Key word: CEVITAL, logistics, cost, quality, deadlines, influence, tuning fork 1, tuning fork 2.

ملخص :

في نهاية مشروعنا، تعاملنا مع اختبار تحليلي لدور النقل البري في تطوير سلسلة الخدمات اللوجستية داخل شركة سيفيتال. أصبحت الخدمات اللوجستية اليوم أداة حقيقية للتنافسية تهدف إلى تحسين تنسيق خدمات الشركة، وكذلك استخدام هذه الوظيفة لمعرفة كيفية نقل البضائع من المصنع إلى المستهلك.

لقد قامت شركة CEVITAL-AGRO بتكييف توزيع عادي لسنوات عديدة والذي كان يتمثل في بيع منتجاتها بوسائلها الخاصة، وكان لديها مخطط التوزيع الذي هو مخطط 1 و 2، هذه المخططات تسمح بتخفيض التكاليف وإرضاء العملاء. في المكان المناسب، والجودة المناسبة والوقت المناسب في سياق نقل البضائع على الطرق يؤثران على تطور سلسلة الخدمات اللوجستية.

الكلمة الأساسية: سيفيتال، الخدمات اللوجستية، التكلفة، الجودة، المواعيد النهائية، التأثير، الشوكة الرنانة 1، الشوكة الرنانة 2.