



ÉCOLE SUPÉRIEURE
DE COMMERCE

Mémoire de fin d'études

En vue de l'obtention du diplôme de Post-Graduation Spécialisé en
« *Management du Transport Maritime et de la Logistique* »

THEME :

Le transport routier de marchandise (son rôle
et son importance dans le développement de
la chaîne logistique) cas RAIL LOGISTIC

Version finale

Réalisé par :

Mr. HMESSAOUDI Othmane

Encadreur :

Monsieur AMMOUR Ramdane

Avis favorable

Année universitaire : 2018/2019

Remerciements

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

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

Je tient à exprimer mon sincères reconnaissances et mon vifs remerciements à Mr Ammour Ramdane pour avoir dirigé mon travail et pour son suivi, pour ses conseils, sa disponibilité et pour son travail constructif.

Je tient aussi à remercier mes collègue de RAIL LOGISTIC, en particulier Mm Tahani Leila et Mr Labdaoui Tahar.

Il ne sera jamais remercié suffisamment le corps enseignant de GEMAFORM qui nous a encouragés et soutenus pendant toute la période de formation.

Liste des schémas

Schéma N°1 : Logistique en amont et en aval

Schéma N°2 : Gestion de la logistique

Schéma N°3 : Les processus de la Chaîne logistique

Schéma N°4 :Modélisation des flux d'une chaîne logistique

Schéma N°5 Seuils de pertinence de différents modes

Schéma N°6 Validité du contrat de transport

Liste des figures

Figure N°1: Les flux physiques

Figure N°2 : Les flux d'informations

Figure N°3 : Les flux financiers

Figure N°4 : les flux d'une supply chain

Figure N°5 Processus supply chain

Figure N°6: les flux d'une supply chain

Figure N°7 : les flux d'une supply chain

Figure N°8 : Le réseau routier en Algérie

Liste des tableaux Tableau

Tableau N°1 : échanges entre la fonction achat et la fonction supply chain

Tableau N°2 : échanges entre la fonction production et la fonction supply chain

Tableau N°3 : échanges entre la fonction vente et la fonction supply chain

Tableau N°4 : les stratégies de distribution

Tableau N°5 : Comparaison des modes de transport

Tableau N°6 : documents du contrat de transport inter de marchandises

Tableau N°7 : Avantages, Inconvénients et Caractéristiques du TRM

Tableau N°8 : Présentation de la flotte de l'entreprise rail logistic

Tableau N°9 : Les prescriptions de vitesse

Tableau N°10 : Les forces et les faiblesses de RAIL LOGISTIC

Tableau N°11 : Les opportunités et menaces de l'entreprise RAIL LOGISTIC

Introduction générale

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

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

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

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

Aussi, l'importance du transport est inséparable des échanges et n'est plus à démontrer dans une économie basée sur une multitude d'échanges tant sur le plan intérieur qu'avec l'extérieur.

Dans la mesure où le bon fonctionnement des activités de production et de marché se heurte à l'obstacle de la distance que seul le transport permet de surmonter. En effet le transport permet l'expansion des échanges, étend les activités de production et contribue à la création des richesses. Il est donc création d'utilités et constitue au sens économique une activité de production.

Le transport routier de marchandises, de par sa souplesse d'utilisation et grâce aux infrastructures, est devenu le mode de transport prépondérant. L'acheminement par route est fortement sollicité par les différentes activités. Au sein de l'ensemble de

Introduction générale

transport, le secteur routier occupe une place absolument prépondérante dans le transport extérieur¹.

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

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

La distribution consiste à amener les produits au bon endroit, en quantité suffisante avec le choix requis, au moment et avec les services à leur vente, à leur consommation et le cas échéant à leur entretien. Pour atteindre cet objectif, l'entreprise se dote de ressources et la mise en œuvre de celle-ci constitue la fonction de l'entreprise. Cette fonction a longtemps cantonnée au domaine militaire ; aujourd'hui elle est intégrée à la politique générale de l'entreprise².

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

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

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

Introduction générale

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

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

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

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

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

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

Pour ce qui est de la présentation du plan de ce mémoire, le travail que nous avons mené s'organise comme suit :

Introduction générale

le premier chapitre présente le transport routier de marchandise et son cadre juridique en Algérie. Le deuxième chapitre qui s'intéresse à la logistique et la chaîne logistique. Enfin, le troisième chapitre présente notre cas pratique et l'analyse des données que nous avons collectées.

Introduction

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

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

Section 01 : Généralités sur la logistique

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

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

1. Historique de la logistique :

Le dictionnaire de l'Académie française donne « la science du calcul » comme premier sens au mot « logistique ». Étymologiquement, le terme « logistique » provient du grec *logistikos*, ce qui est « relatif à l'art du raisonnement ». Platon est notamment cité comme le premier à avoir utilisé le mot *logistikos* pour opposer le calcul pratique (logistique) à l'arithmétique théorique. La logistique est encore largement empreinte de cette acception puisque de

nombreux travaux académiques ainsi que de nombreuses préoccupations des entreprises se centrent sur l'optimisation (de tournées, de chargement de palette, des coûts...).

Le terme « logistique » trouve ensuite son origine dans le milieu militaire et provient du grade d'un officier en charge du « logis » des troupes, lors du combat. Napoléon Ier met en place un encadrement 10 La logistique de l'approvisionnement en vivres et en munitions. Ainsi, le grade de « major général des logis » fut donné à « un officier qui avait la fonction de loger ou de camper les troupes, de diriger les colonnes, de les placer sur le terrain » (Jomini, 1837). Le logisticien militaire avait en charge le transport, le ravitaillement et le campement des troupes. ¹

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

1. Définitions de la logistique

ASLOG (Association française des logistiques d'entreprise) définit la logistique comme « l'ensemble des activités ayant pour but la mise en place, au moindre coût, d'une quantité de produit, à l'endroit et au moment où une demande existe. La logistique concerne donc toutes les opérations déterminant le mouvement des produits tel que localisation des usines et entrepôts, approvisionnement, gestion physique des encours de fabrication, emballage, stockage, et gestion des stocks, manutention et préparation des commandes, transport et tournées de la livraison »²

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

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

Chapitre 1 : Généralités sur la logistique et la chaîne logistique

La logistique peut être définie comme l'ensemble des problématiques, des méthodes et des activités qui concourent à la maîtrise et à la coordination des flux physiques, de service et d'information, pour la satisfaction du client final, à partir de matières premières, en minimisant les ressources utilisées. Matière première et client final sont relatifs aux maillons de la chaîne sur laquelle porte l'analyse.¹

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

3. Les types de la logistique

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

3.1. Une logistique en amont :

Elle couvre les approvisionnements, la réception et stockage des matières, le magasinage, la préparation et la mise à disposition des lots pour la fabrication. **3.2. Une logistique en aval :**³

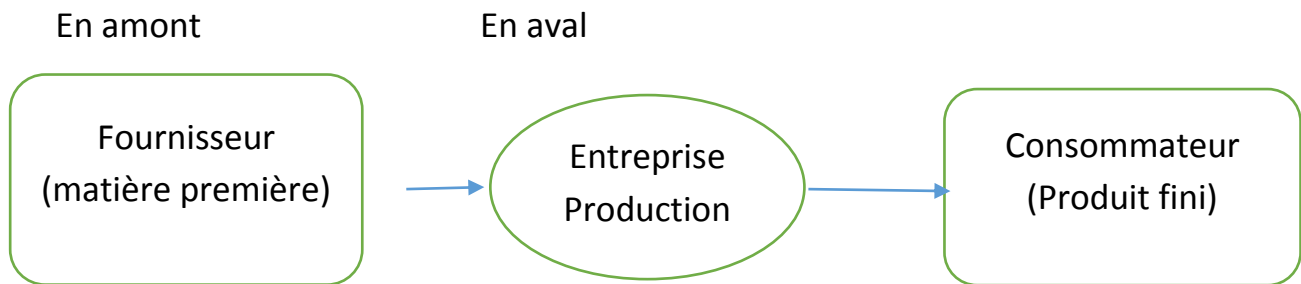
Elle reprend les produits issus de la fabrication pour les mettre en stock, préparer les commandes des clients et les expédier.

¹ Philippe Vallin, « La logistique », 3ème édition, Dunod, Paris, 2003, p.7.

² 2 Pierre Médan, Anne Gratacap, Logistique et supply chain management, Dunod, Belgique, 2008, p.9

³ Christien HOHMANN, Les évolutions de la fonction logistique, HOnline, 2006, p.4.

Schéma 1 : Logistique en amont et en aval



Source : Réalisé par moi-même.

4. Les Fonctions gérées par la logistique

Dans les entreprises la fonction de la logistique recouvre toujours des fonctions de transport, stockage, manutention, et dans sa production, tend à étendre son domaine en amont vers l'achat et l'approvisionnement, en aval vers la gestion commerciale et la distribution.

On cite souvent la définition d'origine militaire : « la logistique consiste à apporter ce qu'il faut, là où il faut et quand il faut. De ce fait, on distingue plusieurs logistiques selon la fonction gérée. ¹

4.1. La logistique d'approvisionnement

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

La logistique d'approvisionnement permet la gestion de ces activités.

4.2. La logistique de stock

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

¹ Yves Pimor et Michel Fender, « logistique : production, distribution, soutien », 5 édition, DUNOD, Paris, 2008, p.4.

environnement optimal pour la protection de la marchandise et la préservation de la conformité du produit.

4.3. La logistique de production

Le processus Production concerne l'ensemble des transformations que vont subir les composants pour réaliser les produits finis de l'entreprise.

La logistique de production permet d'apporter au lieu de production ces ressources nécessaires à la production et à planifier la production. Cette logistique s'occupe de la gestion de production au complet.

4.4. La logistique de distribution

La Distribution concerne la livraison des produits finis aux clients et reprend les questions d'optimisation des réseaux de distribution : l'organisation et le choix des moyens de transport, donc la distribution est l'activité qui consiste à apporter au consommateur final les produits dont il a besoin.

4.5. La logistique inverse (retour)

CARTER ET ELLRAM (1998)¹, présentent la distribution inverse comme « le retour, mouvement à contre-courant d'un produit ou de matière découlant de la réutilisation, du recyclage ou de la disposition.

Ce mouvement à contre-courant peut être associé aux problèmes environnementaux, tout comme à la qualité et l'usure (dégradation dans le temps) et qui sont souvent effectués par des nouveaux membres auxiliaires au système. ».

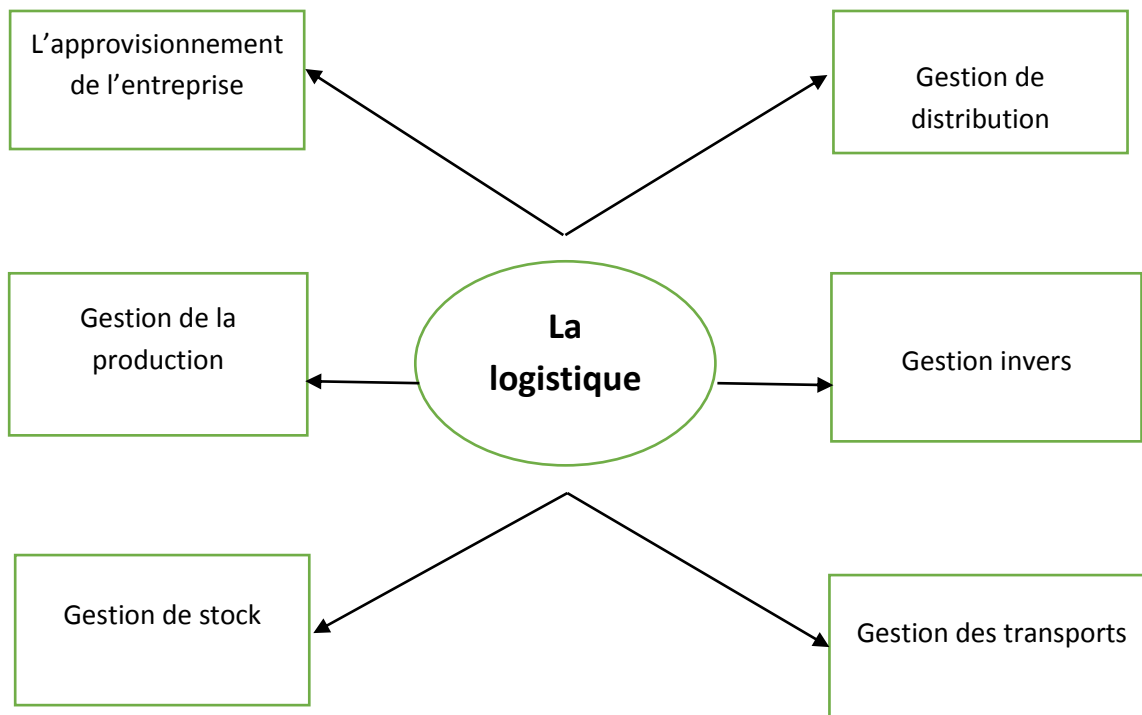
4.6. La logistique des transports

Le transport est l'action par laquelle on transporte des marchandises d'un lieu dans un autre.

La logistique des transports permet la gestion de ces principales activités : détermination des réseaux de transport, la planification des transports et la gestion du parc de véhicules.

¹Serge Lambert et Diane Riopel, « Logistique inverse : revue de littérature », Les cahiers du GERAD, Octobre 2003, p. 7.

Schéma 2 : Gestion de la logistique



Source : réalisé par moi-même à l'aide de la documentation utilisée

5. Le rôle de la logistique

La logistique a un rôle important dans l'entreprise. Elle a pour but de permettre¹:

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

¹ La logistique, fonction stratégique pour les entreprises lyonnaises, Veille partenarial sur la logistique, Cahier n° 3, Opale, Mars 2006, p. 3.

Chapitre 1 : Généralités sur la logistique et la chaîne logistique

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

Section 02 : Généralités sur la Chaîne logistique

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

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

1. Définition de la Supply Chain

Selon Christopher (1992), la Chaîne logistique peut être considérée comme le réseau d'entreprises qui participent, en amont et en aval, aux différents processus et activités qui créent de la valeur sous forme de produits et services apportés au consommateur final.¹

En d'autre terme, une chaîne logistique est composée de plusieurs entreprises, en amont (fourniture de matière et composants) et en aval (distribution) et du client final.

En 2004, Lummus et Vokurka, définissent la supply Chain comme l'implication dans la livraison d'un produit depuis le stade de matières premières jusqu'au client final en incluant l'approvisionnement en matière première et produit semi finis, la fabrication et l'assemblage, l'entreposage et suivi des stocks, la saisie et la gestion des ordres de fabrication, la distribution sur tous les canaux, la livraison au client et le système d'information permettant le suivi de toutes ces activités.²

Le terme supply chain est le plus souvent traduit en français par chaîne logistique. Les termes chaîne logistique étendue et chaîne d'approvisionnement sont également parfois utilisés. La délégation générale de la langue française et aux langues de France a publié au journal officiel du 14 mai 2005, elle a donné la définition suivante « c'est l'ensemble des processus nécessaires pour fournir des produits ou des services ».³

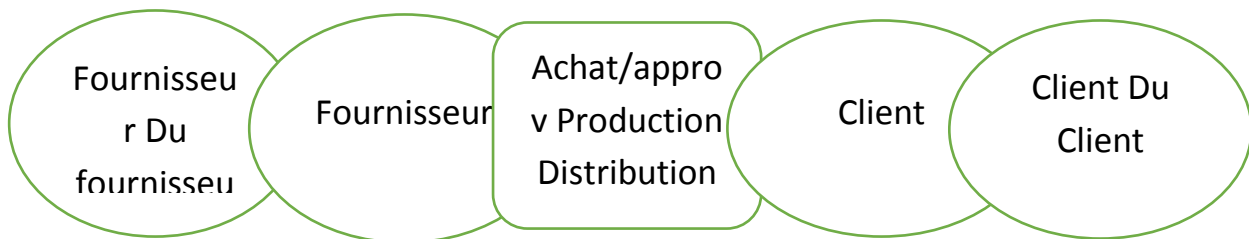
On va bien expliquer cette définition par la figure N°2

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

² FRANCOIS (J) : op.cit., p.29.

³ Remy Le Moign : « Supply chaîne management : achat, production, logistique, transport, vente », 2ème édition Dunod, Paris, décembre 2017, p.10.

Schéma 3 : Les processus de la Chaîne logistique



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

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

2.1. Définition

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

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

Définition 1 : En 1985, JONES ET RILEY, définissant la SCM : est une approche intégrative pour s'accorder sur la planification et le contrôle du flux physique depuis les fournisseurs jusqu'à l'utilisateur final.

Définition 2 : En 1994, BERRY ET AL, définissant la SCM : vise à construire une confiance, à échanger des informations sur les besoins du marché, à développer de nouveaux produits et à réduire la base de fournisseurs d'une entreprise afin de libérer des ressources de gestion pour le développement de relation significative sur le long terme.

Définition 3 : En 2004, DOMINGUEZ ET LASHKATI, l'intérêt du SCM : est de faciliter les ventes en positionnant correctement les produits en bonne quantité, au bon endroit, et au moment où il y en a besoin et enfin à un coût le plus possible.

Le principal objectif du SCM est d'allouer efficacement les ressources de production, distribution, transport, et d'information, en présence d'objectifs conflictuels, dans le but d'atteindre le niveau de service demandé par les clients au plus bas prix.

2.2. Niveaux décisionnels du SCM : Dans le cadre de la gestion des chaînes logistiques, et plus largement des systèmes industriels, trois niveaux de décisions sont généralement définis. Il s'agit des niveaux stratégique, tactique et opérationnel. Ces niveaux sont repris par un grand nombre d'auteurs (Ganeshan, 1999 ; SHAPIRO, 1999 ; HUAUG et al... 2003...)¹

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

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

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

¹ FRANCOIS-GALASSO, « Aides à la planification dans les chaînes logistiques en présence de demande flexible », Thèse du doctorat, l'institut national polytechnique de Toulouse, 2007, p.23.

sera en fonctionnement, correspond à celle prévue au moment de la prise de décision.

2.2.2. Niveau Opérationnel

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

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

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

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

2.2.3. Niveau tactique

Le niveau décisionnel tactique va s'intéresser aux décisions à moyen et long terme qui devront être mises en application pour développer la stratégie décidée par l'entreprise. D'après Miller (2001),

les décisions de planification de la chaîne logistique concernant le niveau tactique sont les suivantes :

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

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

3. Les Flux de la Chaîne logistique

On peut distinguer trois flux traversant une Chaîne logistique : flux d'information, flux physique et financier¹:

3.1. Les flux d'information :

Le flux d'information représente l'ensemble des transferts ou échange de données entre les différents acteurs de la Chaîne logistique. Il s'agit en premier lieu des informations commerciales, notamment les commandes passées entre clients et fournisseur, une commande comprend généralement la référence du produit, la quantité commandée, la date de livraison souhaitée et le prix éventuellement

¹ François M-Julien, Planification des chaînes logistique : modélisation du système décisionnel et performance, Thèse de doctorat en productique, Université de Bordeaux, 2007, page 33.

négoциé lors de la vente, mais les entreprises s'échangent aussi des informations plus techniques, paramètres physiques du produit, gammes opératoires, capacités de production et éventuellement de transport, informations de suivi des niveaux de stock. Ces dernières sont de plus en plus réclamées par les clients qui souhaitent l'état d'avancement de fabrication de leur produit.

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

3.2. Les flux physiques :

Le flux physique est constitué par le mouvement des marchandises transportées et transformées depuis les matières premières jusqu'aux produits finis en passant par les divers stades de produit semi-fini. Il justifie l'organisation d'un réseau logistique, c'est-à-dire les différents sites et les espaces de stockage nécessaires pour pallier les aléas et faire tampon entre deux activités successives. L'écoulement de flux physique résulte de la mise en œuvre des diverses activités de manutention et de transformation des produits quel que soit leur état. Le flux physique est généralement considéré comme étant le plus lent des trois flux.¹

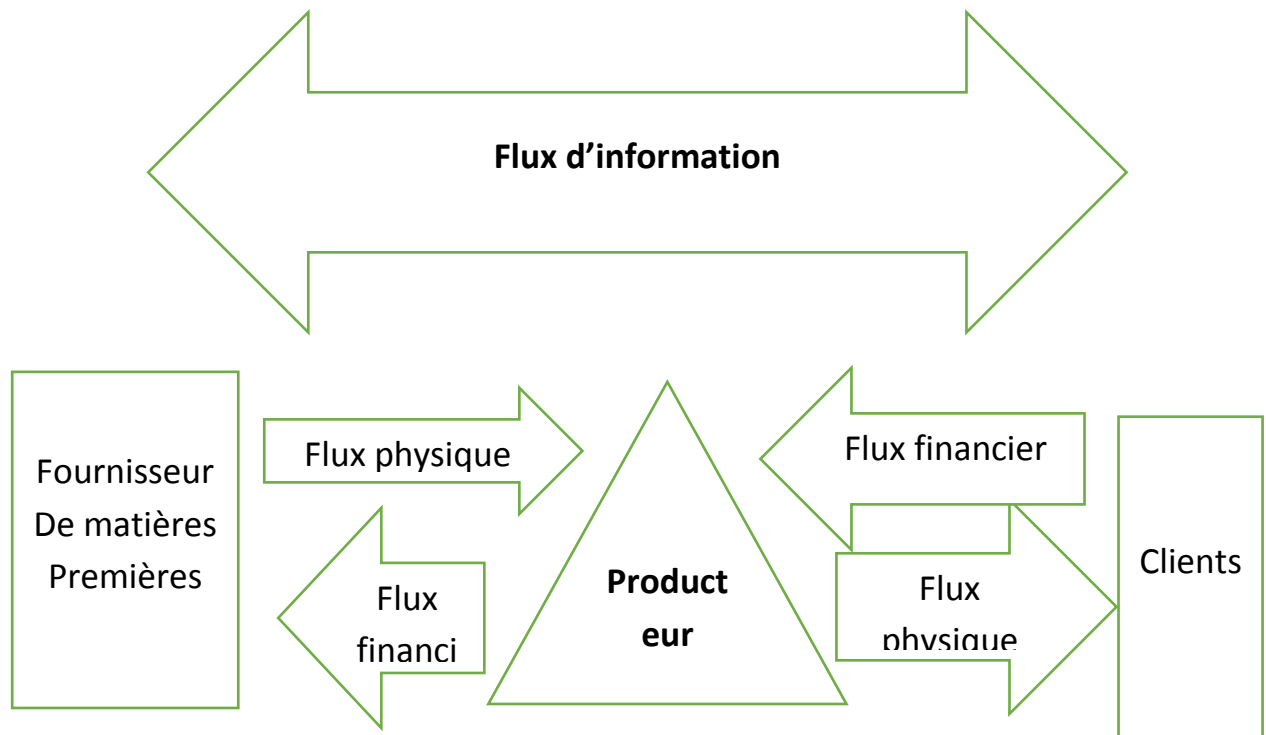
3.3. Les flux financiers :

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

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

¹ BOUROUBA Yasmina, « Le rôle du système d'information dans l'optimisation de la chaîne logistique, cas de CEVITAL » Mémoire de master, Université de Bejaia, 2013, p11.

Schéma 4: Modélisation des flux d'une chaîne logistique



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

4. La structure de la Chaîne logistique

La structure d'une chaîne logistique liée à la nature et des objectifs souhaités lors de la conception, plusieurs structures ont été développées, du point de vue flux physique, elles peuvent être classifiées en quatre types ¹:

4.1. Structure divergente :

Elle est vraisemblablement plus adéquate au fonctionnement des réseaux de distribution qui choisissent souvent de faire un positionnement des stocks des centres de distribution et un éclatement ensuite vers des détaillants. **4.2.**

Structure convergente :

Une chaîne est dite convergente si un client est alimenté par plusieurs fournisseurs de différents réseaux de distribution, elle est souvent caractéristique des réseaux d'approvisionnement dans le domaine manufacturier où une

¹ FRANCOIS (J) :op.cit., p.30.

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.

5. Les enjeux de la chaîne logistique :

La chaîne logistique est le meilleur moyen pour améliorer les prestations au près des distributeurs et des consommateurs et d'assurer la rentabilité de l'entreprise.¹

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

- Optimiser l'utilisation des ressources (de production et de distribution).
- Réduire les coûts.
- Réduire les stocks.
- Attirer et fidéliser les clients par des avantages sur les prix et les services en répondants à leurs besoins en matière de personnalisation, de rapidité de traitement des commandes et de livraison. Il s'agit donc de livrer le bon produit aux bonnes quantités, au bon moment et au moindre coût.

6. Les outils de la chaîne logistique :

La performance d'une entreprise dépend des systèmes de gestion, cependant plusieurs systèmes mis au point à fin d'éclairer la prise de décision, cette partie s'intéresse aux concepts répondus qui sont : MRP, ERP, APS.²

¹ KHALED-GHEDIRA, « Logistique de la production, approche de modalisation et de résolution », édition tichnip, Tunis, p.121.

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

6.1. Les MRP (Material Resource Planning):

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

6.2. Les ERP (Entreprise Ressource Planning) :

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

6.3. Les APS (Advanced Planning and Scheduling):

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

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

Les entreprises ont un besoin d'échanger des informations avec leurs partenaires d'affaires. Pour communiquer, les moyens traditionnels peuvent être utilisés (téléphone, fax, courrier), mais ces moyens nécessitent une intervention humaine importante. Afin de réduire les temps de traitements des différents processus métiers, il a été pensé d'échanger des données de façon informatisée.¹

Pour cela l'EDI est un procédé permettant de transférer directement d'ordinateur à ordinateur des données structurées, suivant une syntaxe et des messages préétablis via des réseaux de télécommunication.¹⁸

7. Les tendances actuelles de la supply Chain :

Aujourd'hui, la supply Chain est confrontée à de nouvelles problématiques et préoccupations telles que²:

¹ VALLIN Philippe, La logistique : modèle et méthodes du pilotage des flux, édition Economica, 2ème édition, Paris, 2001, p161.

² M.MEBARKI, Cours de management de la chaîne logistique, Université de Béjaïa, 2018.

7.1. La Réduction du nombre de fournisseurs :

Dans le passé, les organisations recouraient à un grand nombre de fournisseurs. Cela encourageait la concurrence et leur garantissait les livraisons dans le cas où le fournisseur a 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 y 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) ¹

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

Il s'agit d'un type de préparation de commandes, assuré principalement par les entrepôts et les magasins, permettant de se passer des phases de stockage des produits en entrepôts.

En effet les colis sont regroupés par commande sur une plate-forme (quai) ou ils ne font que transiter. Ils passent donc du transport amont (quai des arrivés

¹ Pierre Medan et Anne Gratacap, « Logistique et supply chain management », Dunod, Paris, 2008, p 129.

des marchandises) au transport aval (quai des départs marchandises) dans un délai très court.

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

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

Section 3 : Organisation du supply chain management

Pour appréhender l'organisation du Supply Chain management il nous convient de clarifier les fonctions auxquelles s'étend la chaîne logistique ainsi que les différents flux qui décrivent les interactions existantes. En dernier lieu nous mettrons un point sur les multiples décisions et stratégie prises au sein d'une chaîne logistique.

3.1. Les fonctions du supply chain management

Les différentes définitions de la chaîne logistique, nous permettent d'avoir un aperçu des fonctions de cette dernière.

Les fonctions d'une chaîne logistique globale vont de l'achat des matières premières à la vente des produits finis en passant par la production, le stockage et la distribution.

3.1.1. Achat et Approvisionnement

Pour beaucoup d'entreprises, les deux fonctions achat et approvisionnement jouent un rôle primordial dans l'amélioration de la compétitivité mais aussi de développer les stratégies de partenariats avec les fournisseurs.

Cependant il est nécessaire de clarifier la différence qui existe entre ces deux éléments¹:

¹Remy LE MOIGNE ; op ; cit ; page 44

Chapitre 1 : Généralités sur la logistique et la chaîne logistique

« En tant qu'acheteur, il convient de participer à la définition des fournitures et d'assurer la détermination de la stratégie de l'entreprise dans le marché fournisseur, la préparation, la négociation, la conclusion et la gestion des contrats d'achat et la surveillance du bon déroulement de cet élément »

« En tant qu'approvisionneur, il convient d'assurer la programmation des besoins des livraisons et des stocks dans le cadre d'une planification générale, la gestion matérielle et administrative des livraisons et des stocks de produits achetés »

A ce moment-là, il est essentiel d'appréhender le mode de gestion de ces deux fonctions :

- la gestion des achats est relativement invariante d'une entreprise à l'autre, car le processus de gestion de cette fonction définit les orientations stratégiques d'achat (analyses des dépenses et des besoins, analyser le marché des fournisseurs, établir la stratégie achat) ;
- la gestion des approvisionnements diffère suivant le type d'achat, car ce dernier implique le choix du processus d'approvisionnement à appliquer durant le cycle de traitement des commandes d'achat, de la création de la demande d'achat jusqu'au paiement des factures fournisseurs.

Tableau 01 : échanges entre la fonction achat et la fonction supply chain

Des achats à la supply chain	De la supply chain aux achats
-stratégie achat : politique de sourcing	-évaluation des sourcing (faisabilité technique et financier).
-fournisseurs: profil, implantation géographique, prix, qualité, évolution du portefeuille des fournisseurs.	-solutions logistique possibles en fonction des contraintes achats
-contrat d'achat	-informations sur les produits et quantité à approvisionner.
-informations nécessaires à l'élaboration des plans d'approvisionnement en fonction des	-cahier des charges technique transport

plans de production.	
-flux financiers (facilités et condition de paiement).	

Source : Michel Fender et Yves Pimor « logistique supply chain » ; édition Dunod ; 2013 ; page 184

3.1.2. Planification de la production :

La fonction de la production est au cœur de la chaîne logistique, car il s'agit du savoir-faire que l'entreprise détient, afin de fabriquer, développer ou bien transformer rationnellement les matières premières et composants acquise, en produits finis ou services. Elle peut être définie comme suit :

« La fonction de production consiste à produire, en temps voulu, les quantités demandées par les clients dans des conditions de coût de revient et de qualité déterminée en optimisant les ressources de l'entreprise de façon à assurer sa pérennité, sa compétitivité et son développement. »¹

L'objectif est de définir la place de la fonction production dans une chaîne logistique, car cela diffère d'une entreprise à une autre, selon le volume et le mode de production.

Cependant la valeur ajoutée du supply chain management à cet élément, consiste à planifier la production, à travers un plan industriel et commercial, mais essentiellement d'un plan directeur de production, pour répondre au mieux à la demande prévue tout en respectant les objectifs de productivité, de rentabilité, de service client de l'entreprise.²

Tableau 02 : échanges entre la fonction production et la fonction supply chain

De la production à la supply chain	De la supply chain à la production
-éléments technique clés (temps de cycle, temps de changement d'outils, plan de maintenance, etc.)	-plan de la demande -plan directeur de production. -Simulations techniques et

¹ Georges Javel ; « Organisation et gestion de la production » ; Edition DUNOD ; 4eme Edition ; Paris ; 2004 ; page 02.

² André Marchal, « logistique globale » ; édition Ellipses ; 2006 ; page 228

-processus de contrôle qualité. -adhérence des plans de production au taux de rendement des machines. -visibilité sur les productions réelles. -contraintes techniques et humaines.	- financières de plans directeurs de production. -niveaux des stocks de matières premières, des encours et des produits finis prévisionnels et réels. -plan de lancement des nouveaux produits et gestion des produits en fin de vie.
---	---

Source : Michel Fender et Yves Pimor « logistique supply chain » ; édition Dunod ; 2013 ; page 188.

3.1.3. Le Stockage

Un stock peut être défini comme un ensemble de marchandises ou des articles accumulés dans l'attente d'une utilisation ultérieure plus ou moins proche et qui permet d'alimenter les utilisateurs au fur et à mesure de leurs besoins sans leur imposer les délais et les à-coups d'une fabrication ou d'une livraison par des fournisseurs¹

La gestion des stocks est un programme à court terme révisable périodiquement, qui a pour objectifs de détecter les stocks morts pour les éliminer systématiquement, anticiper les ruptures et optimiser la valeur du stock moyen.²

Le pilotage des stocks a un impact important sur la performance d'une entreprise, car le stockage inclut toutes les quantités stockées tout au long de l'activité en commençant par le stock de matières premières, le stock des composants, le stock des en-cours et finalement le stock des produits finis. On déduit donc que les stocks sont partagés entre les différents acteurs du supply chain management, en l'occurrence, les fournisseurs, les producteurs et les distributeurs.

Mais avoir des stocks engendre des coûts et des risques, tels que les produits périssables, les produits qui peuvent perdre leurs valeurs sur le marché à cause de la rapidité d'innovation, les coûts de stockage, etc.

¹Pierre Zermati « La pratique de la gestion des stocks » ; Edition DUNOD ; 4e Edition ; Paris ; 1990

² André Marchal ; op ; cit, page 198

Cependant, une meilleure gestion de ces stocks est la clé pour générer des économies importantes et d'optimiser la chaîne logistique, permet de répondre aux demandes des clients et utilisateurs, et satisfaire leurs exigences dans des conditions économiques.

3.1.4. La distribution

Parmi les objectifs de la SC, c'est de faire parvenir une quantité suffisante de produits au bon moment et à l'endroit où le client final existe. La distribution est donc, au cœur du concept de qualité des services au client.¹

Cette opération suit celle de la production et elle constitue l'étape indispensable pour mettre les produits à la disposition des consommateurs, elle peut être définie comme « L'ensemble des opérations qui permettent d'acheminer un produit du lieu de production jusqu'à la mise à disposition du consommateur final ou de l'utilisateur. »²

La distribution englobe un ensemble de fonctions, d'acteurs, de circuits et de canaux. Grâce aux évolutions dans le domaine commercial de nouvelles stratégies et techniques de distribution apparaissent, ce qui rend la distribution un point fort pour la compétitivité de l'entreprise, il convient alors d'accorder une grande importance lors du choix d'une stratégie de distribution adaptée aux produits et à la clientèle visée.

3.1.5. Le transport

La fonction transport intervient tout au long de la chaîne, le transport des matières premières, le transport des composants entre les usines, le transport des composants vers les centres d'entreposage ou vers les centres de distribution, ainsi que la livraison des produits finis aux clients.

Cependant il existe un lien direct entre la réactivité de la chaîne logistique et l'efficacité du mode de transport choisi, car le transport de marchandises peut être assuré par différents modes de transport en tenant en compte les exigences de rapidité, de fréquence, de fiabilité, de disponibilité et de coût³.

¹ BAGLIN (G) et autre « Management industriel et logistique : conception et pilotage de la supply chain » ; Edition ECONOMICA ; 4eme Edition ; France ; Paris ; page 188.

² Claude Demeur Aide-mémoire Marketing ; Edition DUNOD ; 6e Edition ; Paris ; 2008 ; page 169.

³ Philip Kotler et alii ; « MARKETING MANAGEMENT » ; Edition PERSON ; 13eme Edition, page 595.

Ces modes sont repartis en cinq catégories :

- Le transport routier : il est plus efficace du point de vue des coûts engendrés mais moins rapides.
- le transport aérien : il est généralement utilisé pour le transport de produits dont la valeur est très élevée, il est coûteux mais permet de réagir très vite ;
- le transport fluvial : peu coûteux en énergie et permet de transporter des tonnages très importants, mais ce mode transport est relativement lent et disposant de voies navigables limitées et très inégalement réparties ;
- le transport maritime : il est le plus économique pour les échanges massifiés et de longue distance, il est également utilisé pour des échanges de courte distance dans les régions bien irriguées par les mers.

3.1.6. La vente

La fonction de la vente est la fonction ultime dans une chaîne logistique, son efficacité dépend des performances des fonctions en amont.¹ Si ces dernières ont été bien optimisées pendant les étapes précédentes, alors la tâche du personnel chargé de la vente a été facilitée, car il pourra offrir des prix plus compétitifs que la concurrence, sinon les marges seront très étroites et les bénéfices pas très importants, voire même engendrer des pertes.

La vente de produits est par nature soutenue de manière très essentielle par la logistique au niveau particulier des opérations de traitement des commandes, de livraison et de gestion des retours éventuels.

Nous sommes ici dans une logique assez opérationnelle par rapport au marketing qui est plus stratégique et tactique et qui s'appuie néanmoins sur une formalisation claire des cahiers des charges service.

Cependant beaucoup d'exemples montrent que la logistique peut être un élément important de la stratégie commerciale de l'entreprise, certaines jouent sur le délai de livraison, d'autres sur le traitement des commandes ou de mettre l'accent sur la qualité de leur service après-vente.

¹ Remy LE MOIGNE ; op ; cit ; page 252.

Tableau 03 : échanges entre la fonction vente et la fonction supply chain

Des ventes à la supply chain	De la supply chain aux ventes
-informations nécessaires à l'élaboration des prévisions des ventes (tendances, concurrences, etc.) -veille concurrentielle. -service après-vente. -politique de gestion des retours. -informations spécifiques sur les gros clients	-communication des prévisions des ventes et de leur fiabilité. -planning de livraison. -enquêtes de satisfaction client -stocks réels et prévisionnels. -visibilité sur les encours de commande et de livraison.

Source : Michel Fender et Yves Pimor « logistique supply chain » ; édition Dunod ; 2013 ; page 180.

3.2. Les flux du supply chain management

L'entreprise a pour fonctionnalité première d'acheter, de fabriquer, de distribuer et de vendre des produits à ses clients afin d'obtenir un bénéfice. Ces processus d'approvisionnement, de production et de distribution de bien tangible entraînent l'existence de flux physique, d'information et financier. La notion de flux est synonyme de mouvement, de spéculation, d'évolution, de rapidité et donc d'efficacité. ¹

3.2.1. Définition d'un flux

Un flux est le déplacement d'éléments dans le temps et dans l'espace. Dans le temps, car le déplacement se fait entre l'instant **T₀** et l'instant **T_n** dans l'espace, car le déplacement a une origine, parfois appelée émetteur et une destination, appelée récepteur. On dénombre trois flux dans la chaîne logistique : flux physiques, flux d'informations, flux financiers.

3.2.1.1. Les flux physiques

Ils vont être le déplacement ou le transport et le stockage d'une marchandise, il va partir d'un site de production vers un entrepôt pour aller

¹ Alain COURTOIS et Alii ; « Gestion de la production » ; Edition d'organisation ; 4e Edition ; 2003 ; page 05.

Chapitre 1 : Généralités sur la logistique et la chaîne logistique

ensuite vers un magasin puis le client final, ce flux on peut l'associer avec la logistique. L'optimisation de ce flux vise à satisfaire les clients du système.

Pour une entreprise, la quantité de produits fabriqués et vendus chaque année correspond aux flux physiques réalisés par an. De manière plus rigoureuse, le flux physique mesuré à un endroit du système correspond à la quantité de produits qui passe à cet endroit à chaque unité de temps .¹

On distingue 3 types de flux physique : les flux entrants, les flux circulants, et les flux sortants.

Figure 1 : Les flux physiques



Source : [http://www.faq.logistique.com.\(GCL-logistique-Vo18Num1-Flux-Physiques-Informations.JPG](http://www.faq.logistique.com.(GCL-logistique-Vo18Num1-Flux-Physiques-Informations.JPG)

3.2.1.2. Les flux d'informations

Ce sont l'ensemble des transferts ou échanges de données entre les différents acteurs de la chaîne logistique, afin que ces derniers puissent répondre aux besoins exprimés par le client final.

Le flux d'information est bidirectionnel et permet de faire le lien entre le flux physique et financier. Ils permettent de coordonner les flux physiques et financiers entre les différents nœuds, qui composent le réseau de la Supply Chain et permettent ainsi une coordination globale.

Figure 2 : Les flux d'informations



Source : [http://www.faq.logistique.com.\(GCL-logistique-Vo18Num1-Flux-Physiques-Informations.JPG](http://www.faq.logistique.com.(GCL-logistique-Vo18Num1-Flux-Physiques-Informations.JPG)

¹ Alain Courtois et Alii ; op ; cit. ; Page 05.

3.2.1.3. Les flux financiers

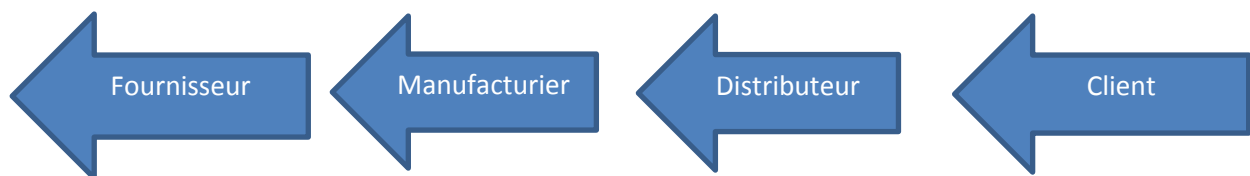
Ils Constituent des flux monétaires, visant à satisfaire les acteurs ayant participé au fonctionnement de la chaîne logistique. Ils se décomposent en quatre (04) processus :

- Le processus payé (fournisseur) ;
- le processus facturé (les produits aux clients) ;
- le processus encaissé (l'argent issue de la transaction du flux physique) ;
- le processus budgété (prévoir des variations et le niveau du flux financier).

Le flux financier circule en sens inverse du flux physique mais de manière complètement désordonnée.

Ce flux est la contrepartie du flux physique.

Figure 3 : Les flux financiers



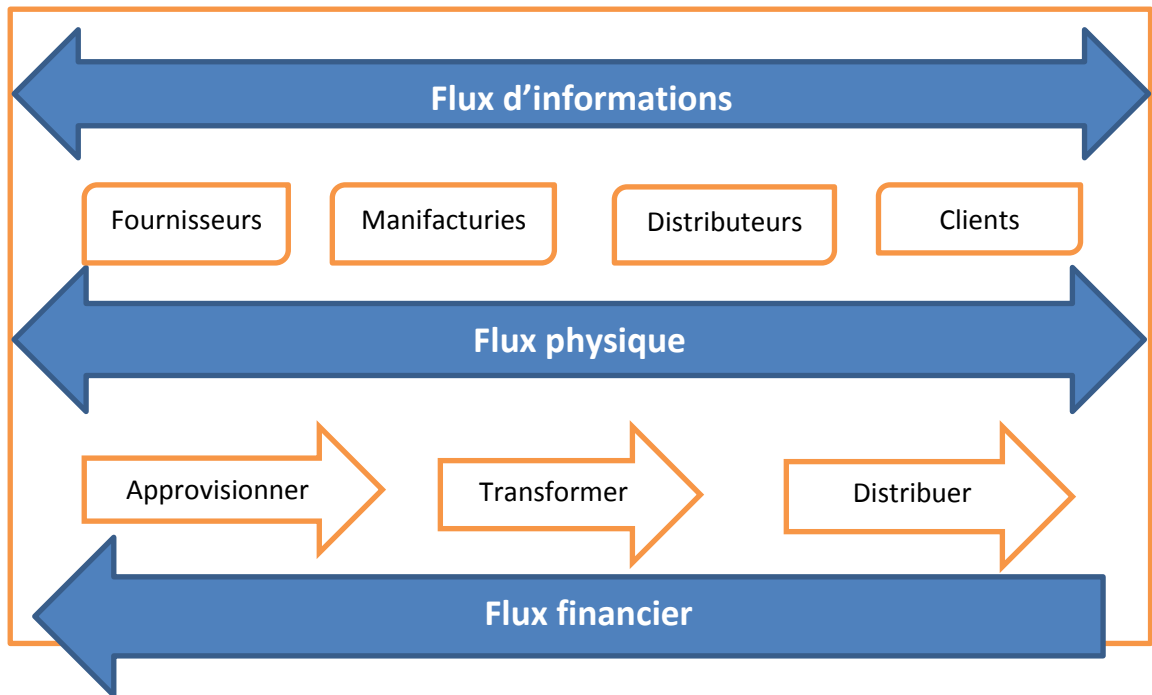
Source : [http://www.faq.logistique.com.\(GCL-logistique-Vo18Num1-Flux-Physiques-Informations.JPG](http://www.faq.logistique.com.(GCL-logistique-Vo18Num1-Flux-Physiques-Informations.JPG)

3.2.2. La gestion des flux logistique : La gestion des flux consiste à piloter l'ensemble des activités successives qui sont réalisées lors de la fabrication d'un produit ou sa distribution.¹

C'est ce mouvement des matières, composants, sous-ensembles, encours, produit finis le long de la chaîne de fabrication et de distribution qui forme le flux.

¹ <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Logistique/Gestion-flux-logistiques.htm>. Consulté le 25 septembre 2018

Figure 4 : les flux d'une supply chain



Source : DAVID(D) et THIERRY(S) « management des achats et de la supplychain » vuibert 2010 page 23.

3.2.3. Les différents types de flux logistiques

On distingue deux catégories de flux logistiques : les flux logistiques internes et les flux logistiques externes.

a-Flux logistiques internes

- Flux de production : circulation de matières et composants dans le réseau de fabrication. Ces flux sont constitués par la chaîne des opérations de transformation, d'usinage, de manutention et de stockage intermédiaires.

b-Flux logistique externes

- Flux d'approvisionnement : circulation des matières et consommables depuis le magasin du fournisseur jusqu'au magasin de l'entreprise cliente ;
- Flux de distribution : circulation des produits finis ou semis finis de l'entrepôt de l'entreprise jusqu'à celui d'une autre entreprise cliente ;

- Les flux de logistique externe sont constitués par une chaîne d'opération d'emballage, de manutention, de transport et de stockage.

Selon la méthode d'approvisionnement choisie dans le processus, On distingue différents modes de gestion des flux :¹

- Les flux poussés : A partir des prévisions de la demande on planifie les ressources dont on aura besoin pour y répondre à l'aide d'un plan de production. On ne se base donc pas sur les commandes réelles pour dimensionner stocks et ressources nécessaires ;

- Les flux tirés : On se base sur la demande réelle pour déterminer les stocks, approvisionnements, ressources, etc. avec objectif de satisfaire au plus vite cette demande. Les flux tirés visent à supprimer les coûts dus à la possession des stocks;

- Les flux tendus : Les quantités produites correspondent au plus juste à la demande du marché. L'application la plus connue des flux tendus est le Juste à Temps ;

- Les flux synchrones : L'approvisionnement des différents composants est réalisé en fonction de leurs ordres d'utilisation dans le processus de production. Les composants sont donc livrés au dernier moment, juste quand ils sont nécessaires, ce qui permet de limiter les stocks et les coûts qui y sont liés.

3.2.4. Méthode de gestion des flux« la cartographie de la chaîne de valeur » La Cartographie de la chaîne de valeur est aussi appelée cartographie des flux de valeur (CFV) ; en anglais, Value Stream Mapping (VSM) ou Material and information Flow Analysis (MIFA). C'est une représentation schématique des différents flux logistiques d'une entreprise ou d'une fonction de l'entreprise.

La cartographie de la chaîne de valeur trace dans un graphe l'ensemble des flux des matières et d'informations.

Toutes les activités incluses dans le processus sont représentées à l'aide de symboles (pictogrammes) simples, et un accent est porté particulièrement sur : -

¹<http://www.ma-logistique.ma/les-type-de-flux-logistiques.html>

L'analyse des délais (durée des cycles, les temps d'arrêt, temps de changement des outils, etc.) ;

- L'analyse de la qualité des produits (nature des défauts, nombre de défauts, origine...) ;
- L'analyse des stocks intermédiaires (tailles des lots, taille des stocks et en-cours, coûts) ;
- L'analyse des opérations de manutention et transport (nombre de mouvements, coûts) ;
- L'analyse de l'emploi des ressources (quantité, rendement, efficacité, productivité ...) ;
- L'analyse des flux d'informations (nature et quantités).

Nous pouvons conclure que la maîtrise de ces flux est un facteur clé de performance essentiel à l'augmentation de la productivité d'une entreprise, ainsi que le développement de son image et l'amélioration des délais. Ce qui conduit à une réduction des coûts qui influe positivement sur l'ensemble de l'entreprise.

3.3. Les décisions et les stratégies de la fonction supply chain management

La réalisation d'une chaîne logistique nécessite de prendre un ensemble de décisions, cet ensemble de décisions peut s'envisager sur trois niveaux hiérarchiques ; décisions stratégiques, décisions tactiques et décisions opérationnelles.

La question sous-jacente à son positionnement organisationnel est de savoir si le supply chain management est stratégique ou non. Cette fonction est en effet reconnue sans aucun doute au double niveau de l'exécution d'opérations et du pilotage des flux en mettant en œuvre des processus tactiques.¹

Chaque niveau de décision a ses propres caractéristiques. La première différence entre ces trois niveaux de décisions concerne la portée temporelle de l'application (long, court, et moyen terme), la deuxième est le niveau d'agrégation (les décisions stratégiques sont au niveau global d'une l'entreprise, les décisions tactiques sont prises au niveau de l'usine et les décisions opérationnelles sont prises au niveau de l'atelier), la troisième différence est le niveau de

¹ Michel FENDER, Yves PIMOR ; op ; cit ; page 150

responsabilité des décisions (les décisions stratégiques sont prises par la direction générale de l'entreprise, les décisions tactiques sont prises par les cadres et les décisions opérationnelles sont prises par les responsables d'ateliers ou d'équipes).¹

3.3.1. Les décisions stratégiques

Les décisions stratégiques concernent les orientations à long terme d'une organisation, elles comprennent toutes les décisions de conception d'une chaîne logistique. On vise l'obtention de l'avantage concurrentiel, donc la durabilité et la pérennité de l'avantage concurrentiel. Les décisions stratégiques dans le SCM sont généralement liées aux stratégies logistiques.

Une stratégie logistique est définie comme l'ensemble des décisions qui structurent et organisent le système logistique de façon à atteindre les objectifs qui découlent de la stratégie générale de l'entreprise. Les décisions stratégiques configurent la chaîne logistique.

Nous donnons dans ce qui suit une liste des décisions stratégiques : - choisir les partenaires de la chaîne logistique ;²

- choix et nombres de fournisseurs : les fournisseurs sont choisis en fonction des prix, qualités de service, délais de livraison. etc. l'entreprise peut avoir un seul fournisseur ou un nombre réduit de fournisseurs pour augmenter le niveau de coopération, ou bien avoir un grand nombre de fournisseurs pour jouer sur la concurrence ;

- Choisir les implantations des sites de production et des entrepôts. En effet les décisions concernant la localisation des sites de production sont très importantes et très stratégique car elles conditionnent les décisions de transport et de distribution ;

Dans une stratégie logistique on distingue :³

- Les stratégies d'Achat ;
- Les stratégies de production ;
- Les stratégies de distribution ;

¹ MOULOUA Zerouk « ordonnancement coopératif pour les chaînes logistiques » ; France ; 2007 ; page 14

² Michel FENDER, Yves PIMOR ; op ; cit ; page 150

³ MOULOUA zerouk ; op ; cit ; page 16

- Les stratégies de transport.

3.3.1.1 Stratégie d'Achat

La stratégie d'Achat définit les orientations stratégiques (la performance économique des Achats, l'innovation, le développement durable, les Achats responsables, la maîtrise des risques, etc.), les objectifs d'une période donnée (amélioration de la spécification des produits, la recherche d'une globalisation des achats, évolution précise des besoins, la maîtrise des coûts et de la qualité ou encore le contrôle des consommations) et les pratiques à suivre qui décrivent les procédures d'achats des biens et services, en identifiant les employés qui ont l'habileté à valider des demandes d'achats.

3.3.1.2. Stratégie de production

La stratégie de production varie de la production entièrement tirée par la demande client à une production entièrement poussée par les prévisions. Il existe quatre grandes stratégies de production selon le type d'entreprise concernée¹:

-Engine to order (ETO): qui signifie la conception et fabrication sur commande. Cette première stratégie de production est utilisée pour des biens nécessitant soit une très forte customisation, soit la production de pièces uniques. Le client dans ce type de configuration est très impliqué dans l'ensemble du processus de design, mais aussi durant toutes les autres étapes qui suivent. Exemple (haute couture, parfums personnalisés, etc.)

-Make to order (MTO): qui signifie la fabrication à la commande, celle-ci consiste à ne produire que les commandes fermes des clients (configuration en flux tirés). Dans cette disposition, l'entreprise produira un produit standard ou très légèrement customisé. Cela signifie donc que l'entreprise dispose d'une réactivité importante en approvisionnement ou alors, qu'elle a des stocks suffisants, pour pouvoir débiter la production à la réception d'une commande. Exemple (aéronautique, canalisation, etc.)

-Assemble to order (ATO): est aussi connue sous l'appellation différenciation retardée. Dans cette configuration un stock de produits standards est mis en

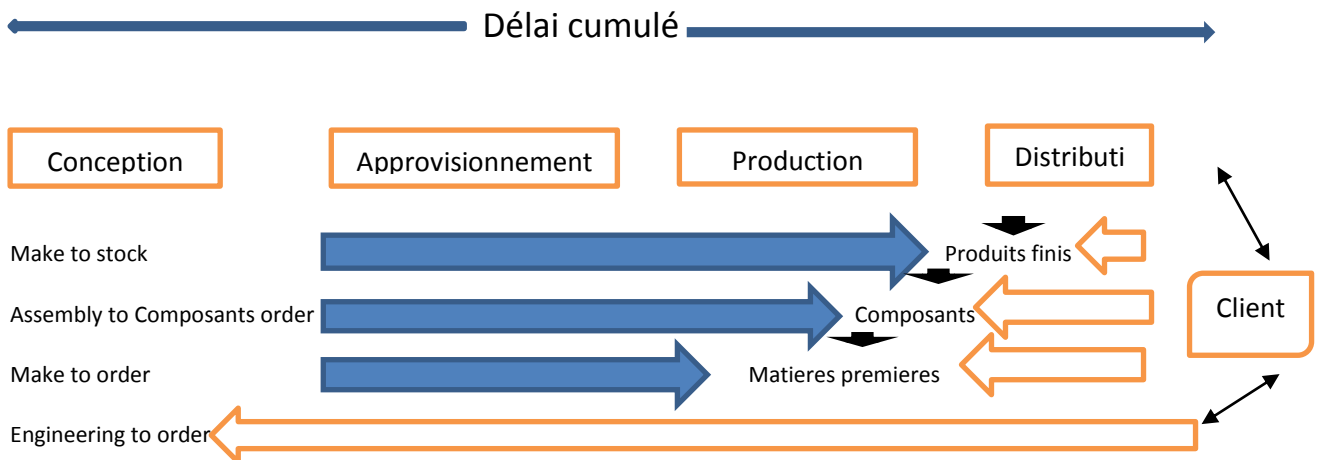
¹ Michel FENDER, Yves PIMOR ; op ; cit ; page 234.

Chapitre 1 : Généralités sur la logistique et la chaîne logistique

place. A chaque commande client, les composants sont assemblés en fonction des besoins client. Exemple (industrie automobile pour certains modèles, etc.)

-Make-to-stock (MTS) : qui signifie la fabrication sur stock comme son nom l'indique consiste en une production en vue de constituer un stock pour ensuite l'écouler au fil des demandes (configuration en flux poussé). Cette organisation convient totalement à des produits standards

Figure 5 : Processus supply chain



Source : Michel Fender et Yves Pimor « logistique supply chain » ; édition Dunod ;2013 ; page 235.

Les deux processus génériques les plus courants sont le MTS et le MTO, ce qui détermine le choix d'un processus c'est fondamentalement le rapprochement entre :

- le délai accepté par les clients entre la passation des commandes et la livraison ;
- le délai cumulé des différentes opérations depuis la conception, les approvisionnements, la production et la distribution.

Le choix d'un processus peut dépendre également du positionnement dans le cycle de vie d'un produit A partir de la stratégie de production sont déterminés :

- Les besoins en ressources ;
- Le mode de fonctionnement des usines et des dépôts ;
- Le support à donner par le Système d'information ;
- La gestion des commandes et des achats.

3.3.1.3. Stratégie de distribution

Dans le tableau suivant nous allons résumer les différentes stratégies de distribution :

Tableau 04 : les stratégies de distribution.

	Définition	Objectifs	Exemple
Distribution intensive	s'implanter dans le plus grand nombre possible de points de vente	produits de grande consommation qui nécessitent une exposition maximum	Coca-cola
Distribution Exclusive	accorder à un point de vente l'exclusivité de la vente de nos produits sur un territoire (le magasin pouvant éventuellement s'engager à ne vendre que nos produits)	provoquer un effort de vente vigoureux de la part du distributeur, mieux contrôler sa stratégie commerciale (prix, SAV), renforcer l'image de prestige du produit, la condition sine qua non est bien entendu que le consommateur soit prêt à chercher le produit jusque dans le seul magasin où il est vendu.	les produits techniques (automobile), produits de luxe (Louis Vuitton)
Distribution Sélective	stratégie intermédiaire entre les 2 autres, elle consiste à sélectionner les distributeurs en fonction de divers critères : image du	permet soit d'éviter la dispersion des efforts en se concentrant sur les points de vente les plus importants (hypermarchés), soit de conserver une	Lacoste

	magasin, volume de vent, autres produits vendus.	image de prestige du produit tout en ayant d'assez no	
--	--	---	--

Source : DEBOURG C), CLAVELIN(J) & PERRIER (O) « pratique du marketing, le marketing opérationnel-savoir gérer, savoir communiquer-savoir-faire. » Page 259

3.3.2. Les décisions tactiques

Les décisions tactiques sont prises sur un horizon de moyen terme. A ce niveau il s'agit de faire la planification des décisions conçues au niveau stratégique, pour l'élaboration des décisions tactiques, nous avons besoin d'informations à la fois précises et renouvelées. Nous donnons dans ce qui suit une liste non exhaustive des décisions tactiques¹:

- Obtenir les prévisions les plus fiables possibles en quantité et qualité à produire ;
- Choisir les modes d'utilisation des ressources ;
- Allocation des ressources aux sites de production et détermination des quantités à produire en tenant compte de la capacité de production des sites, et des moyens de transports qui sont à leurs dispositions;
- Planifier la production à tous les niveaux et les transports associés, ainsi que la maintenance des outils de production ;
- Gérer les stocks et veiller à optimiser l'allocation des produits aux sites de stockage en prenant en compte les coûts, les capacités des sites de stockage, les coûts de transports entre les sites de production et les sites de stockage ;
- Définir la politique de transport : on doit décider du mode de transport en fonction des quantités demandées par chaque client ou par nature des produits.

3.3.3. Les décisions opérationnelles

Les décisions opérationnelles sont prises à court terme, elles sont liées aux activités de routine et assurent le fonctionnement de la chaîne logistique au quotidien.

Dans ce cas les actions correctives peuvent intervenir dans un court délai. La réactivité de la prise des décisions opérationnelles est un élément de mesure de la performance de la chaîne logistique.

¹ MOULOUA zerouk ; op ; cit ; page 16

Chapitre 1 : Généralités sur la logistique et la chaîne logistique

L'objectif à ce niveau est de répondre aux requêtes des clients d'une façon optimale en respectant les contraintes établies par les niveaux supérieurs (tactique et stratégique) Nous donnons dans ce qui suit une liste non exhaustive des décisions opérationnelles ¹:

- Ordonnancement et pilotage en temps réel des systèmes de production ;
- Etablir des programmes de livraisons qui donne les produits, la destination et les quantités à livrer ;
- Placement plus précis des activités de maintenance préventive ;
- Affectation des ressources aux tâches, il s'agit de faire l'emploi du temps des employés en tenant compte des contraintes sociales et juridiques

¹ MOULOUA zerouk ; op ; cit ; page 17.

Conclusion

Dans ce chapitre, nous avons exposé les concepts liés à la chaîne logistique, ainsi leurs évolutions dans le temps. Nous avons vu la complexité des chaînes logistiques, depuis les achats jusqu'à la distribution physique en passant par la fonction production. A travers l'ensemble des définitions que nous avons données, nous remarquons la difficulté de situer la notion de chaîne logistique, ou cette dernière dépend de la nature du produit ou du service fourni, mais aussi des décisions stratégiques, tactiques et opérationnelles adopter pour répondre aux exigences de l'entreprise et du marché.

Introduction

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

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

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

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

Section 1 : Généralités sur le transport de marchandises

1. Historique et définition du transport de marchandises :

1.1. Historique du transport :

Si on considère le transport comme le déplacement d'une marchandise impliquant un changement de propriétaire, on imagine que son origine date de sédentarisation de l'homme et de la fabrication des premiers outils pour cultiver le sol. C'est au cours de la période néolithique que les derniers hommes de la préhistoire changèrent radicalement leur mode de vie. Ils devinrent sédentaires, d'où la naissance de l'agriculture et de l'élevage. Dès lors, les civilisations se sont efflorées d'établir des voies de communication et de créer des moyens de déplacements et à partir de là on passe du postage humain à l'utilisation des animaux. L'animal devient le système de « portage » (bête de somme avec un bat), de propulsion ou de traction, d'une « charge », ou d'un « véhicule » (charrettes, chariots, carrioles, voiturettes, voitures...etc.). Si le véhicule est tiré par un cheval, il s'agit d'un véhicule hippomobile. Historiquement, la propulsion

animale a été prédominante pendant des millénaires mésopotamien et de l'Indus, et retrouve des utilisations justifiées. Dans un autre registre, les pigeons ont été élevés par des colombophiles, pour transporter des messages, ou des mammifères marins par l'armée pour récupérer des objets. Les cours d'eau permettent les échanges avec la force du courant, et l'itinéraire de la rivière. La marine à voile a longtemps assuré une part importante du commerce. Le vent contribue avec les insectes et notamment les abeilles la pollinisation, en transportant le pollen ou à déplacer les planeurs.

Au XIX^{ème} siècle l'invention de la chaudière à vapeur et de la machine à vapeur développe le transport. Les bateaux à vapeur vont remplacer les bateaux à voile et les locomotives à vapeur, les chevaux. On va déplacer plus vite, plus loin et transporter plus de marchandises. Après l'invention de la machine à vapeur, en 1860 qu'apparaît la première ébauche d'un moteur à explosion. Ce moteur inédit fabriqué par Étienne Lenoir est dans un premier temps alimenté au gaz d'éclairage.

Quelque temps à plus tard, il invente un carburateur permettant de remplacer le gaz, par l'essence et le pétrole dans le moteur à combustion interne utilisé sur les véhicules automobiles, l'électricité de la pile éclectique, la pile nucléaire dans de rares sous-marins, la pile à combustible, pour fournir de l'électricité au travers de turbines ou directement à un bobinage (moteur électrique), enfin déjà ou dans le futur, de l'hydrogène.

1.2. Définition du transport de marchandise :

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

¹ Documentation française vie- publique.fr

2. Les transports dans la mondialisation:

2.1. Qu'est-ce que la mondialisation ?

La mondialisation est un processus de mise en relation des espaces à l'échelle planétaire, dans le cadre d'un système capitaliste (régime économique et juridique d'une société dans laquelle les moyens de production n'appartiennent pas à ceux qui les mettent en œuvre). C'est aussi une interdépendance des espaces qui sont connectés, un fonctionnement en réseau. Dans ce processus, tous les champs d'une société sont concernés : L'économie avec le renforcement des échanges mondiaux (réduction du temps de transport), mais aussi libéralisation du libre-échange (OMC).¹

La politique avec des décisions à l'échelle mondiale (ONU).

Le champ technique

Le champ sociaux-culturel

La mondialisation est un processus complexe et multiforme d'ouverture du monde caractérisé par des flux de différentes intensités qui concernent des espaces et des territoires reliés entre eux par des axes en réseau.²

2.2. Les différents modes de transport :

Dans le monde, on trouve deux grands types de transports : le transport de personnes et le transport de marchandise. Dans le type de transport de marchandise, nous retrouvons aussi le transport maritime, le transport routier, le transport aérien et le transport ferroviaire.

Le transport maritime est le plus important pour le transport de marchandise. Il avait une importance dans le transport de personnes mais il a perdu cela avec l'apparition du transport aérien. Mais il reste présent surtout avec les croisières. Le transport maritime commence à se développer dans la moitié du XX^e siècle. Il est aidé avec la présence de canaux comme le canal de Suez ou le canal de Panama qui permettent de réduire les temps de transports des bateaux. Le commerce mondial maritime va être aidé aussi par la création du

¹<http://www.marinetraffic.com/ais/>

²<http://www.flightradar24.com/>

GATT en 1947 qui deviendra l'OMC en 1995. C'est à partir des années 60 que le transport maritime connaît une révolution avec l'arrivée du conteneur. Il s'agit d'un caisson métallique dans lequel on peut transporter tout type de marchandises. Il est standard et est mesuré en EVP. Avec l'apparition du conteneur, il a fallu adapter les bateaux, c'est comme cela qu'est arrivé le porte-conteneur. Le porte-conteneur répond à un développement des échanges commerciaux entre les différents continents. La majorité des porte-conteneurs ont une capacité de 500 à 3000 conteneurs mais on en trouve des plus petits, une centaine de conteneurs, et des plus gros entre 8500 et 10.000 à conteneurs. Le plus gros porteconteneur a une capacité de 13.000 conteneurs et il appartient à la société danoise Maersk qui est le leader du transport de conteneurs. Une firme française, la CMA CGM est très présente dans le monde à côtés des firmes chinoises. Les conteneurs sont aussi adaptés pour le transport routier et le transport ferroviaire, c'est un transport multimodal.

Le transport routier s'est développé jusque dans les années 40 avec la construction de réseaux routiers. Il s'est intensifié avec les conteneurs car leurs tailles standardisées s'adaptent aussi aux camions. On utilise généralement le transport routier pour déplacer des marchandises à l'intérieur d'un pays ou à l'intérieur d'un même continent. Le transport routier intervient aussi après l'arrivée des bateaux dans les ports. Le transport routier est un transport terrestre très utilisé, ils encombrent les routes et ils rejettent pas mal de CO₂. De plus il représente un coût à l'heure actuelle avec l'augmentation des produits pétroliers dont il est fort consommateur. Pour essayer de désencombrer, les routes et réduire la pollution, le ferroulage se développe. Il s'agit de transporter les camions pour le train pour réduire le déplacement des camions. Mais il ne représente qu'une part infime du transport. En Europe, on trouve une ligne reliant Luxembourg à Perpignan.

Le transport ferroviaire s'est développé au début du XX siècle surtout dans les régions industrielles. Aujourd'hui il sert d'avantage à transporter les personnes. Il permet de se déplacer rapidement et de façon plus propre que la voiture. C'est à partir des années 50 de la locomotive à vapeur va être remplacé par des locomotives thermiques (diesel) et c'est aussi le début de l'apparition des locomotives fonctionnant avec du courant. Le temps de transport va être encore

plus réduit avec l'apparition du TGV dans les années 70. Le transport ferroviaire reste plus attractif que le transport aérien selon la distance à parcourir.

Le transport aérien va principalement se concentrer sur le transport de personnes bien qu'il soit aussi présent pour le transport de marchandise. C'est après la première guerre mondiale, ils vont convertir les bombardiers pour transporter des passagers avant de construire des avions vraiment adaptés. On trouve de grands constructeurs aéronautiques tels qu'Airbus ou Boeing. Le transport aérien permet une connexion rapide entre dans les continents et permet un déplacement rapide pour les affaires, par exemple les dirigeants d'une société vont pouvoir se déplacer facilement pour aller dans leurs usines situées sur un autre continent, mais aussi pour le tourisme, qui permet aux gens dans le monde d'aller visiter les autres pays. Mais le transport aérien n'est pas accessible à tout le monde, surtout les grandes compagnies qui sont assez cher. C'est dans les années 2000 que va se développer le Low Cost. Il permet à une plus large partie de la population à avoir accès au transport aérien en réduisant les prestations. Par exemple, dans une grande compagnie, le repas est offert alors que dans une compagnie Low cost c'est quelque chose de payant. Les trajets les plus importants se font entre l'Europe et les Etats Unis ainsi qu'entre l'Europe et l'Asie de l'Est. On estime qu'il y a près de 80.000 vols par jours dans le monde soit près de 30 millions de vols par an.

3 : cadre théorique sur le transport.

1 Les facteurs liés aux marchandises à transporter : Différentes caractéristiques des marchandises influencent le choix des moyens de transport pour toute opération d'acheminement, parmi celles-ci, nous distinguons :

- **La nature des marchandises** : (périssables, dangereuses, sèches, surgelées...). Il s'agit d'un préalable qui permet de dire si ces marchandises nécessitent des conditions particulières de transport.
- **Le conditionnement et emballage des marchandises** : il peut s'agir du vrac (solide, liquide ou gazeux), de marchandises conventionnelles (caisse, fûts, cuves, billes de bois, tubes, sacs.), ou de marchandises conteneurisées.

- **La quantité de marchandise** : elles permettent une estimation juste de la capacité de transport nécessaire (taille, dimensions, nombre des véhicules de transport).
- **Les délais** : (de péremption, de livraison.) Afin de classer les modes de transport en fonction de leur rapidité.
- **Les couts** : une analyse des couts directs et indirects acquis par mode de transport permet de comparer les différentes solutions et d'identifier celles qui sont

L'importance que présente chacun de ces facteurs varie selon le contexte et différentes autres contraintes indirectes et non énumérées dans cet article. Il n'existe donc pas un ordre de priorité type entre ces derniers.¹

4. Les types de transport:

Le transport peut être effectué par un seul ou plusieurs modes de transport. Le déplacement de la marchandise peut également dépendre de plusieurs transporteurs. Dans ce cas, on distinguera :

4.1. Les transports homogènes : Les transports sont homogènes lorsque tous les transporteurs sont soumis à un même régime juridique.

4.2. Les transports combinés : Les transports sont combinés lorsque les transporteurs concernés sont soumis à des régimes juridiques différents.

4.3. Les transports mixtes : Les transports sont mixtes lorsque le déplacement de la marchandise nécessite le recours à plusieurs modes de transport.

4.4. Les transports mixtes superposés : Les transports sont mixtes superposés lorsqu'un moyen de transport est chargé sur un autre moyen de transport.

4.5. Les transports multimodaux (ou intermodaux) : Lorsque le déplacement de la marchandise est effectué en vertu d'un acte de transport unique et par au moins deux modes de transport différent.²

¹Hjean (belloti) :transport international de marchandises ,édition vuibert ,Paris,2015, p132

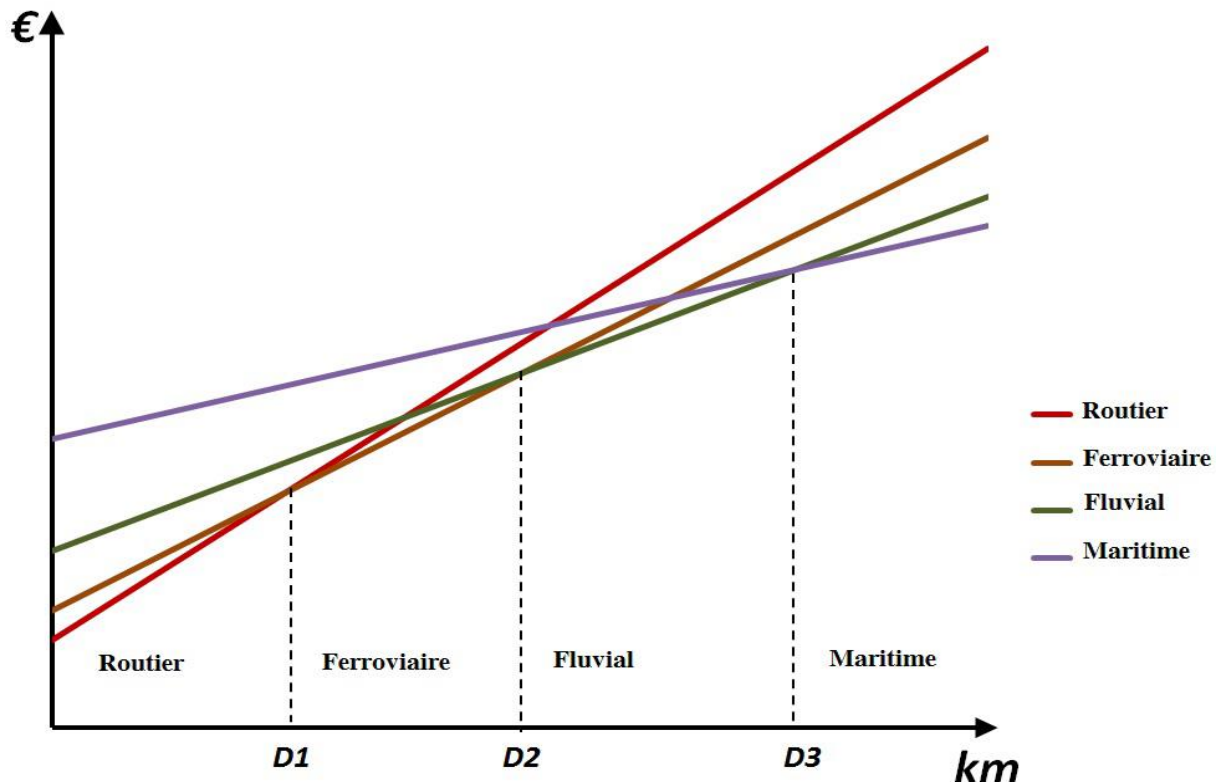
²Hjean (belloti) :transport international de marchandises ,édition vuibert ,Paris,2015, p138

Tableau 5 : Comparaison des modes de transport :

Mode de transport	Avantage	Inconvénients
Transport maritime	-gros volumes -prix compétitifs -peu polluant -alternative a la route Bénéficiaire de mesures politiques et légales incitatives -convient aux longues distances	Besoins de manutention et ruptures de charge -dépendance vis-à-vis de la route pour la partie finale du transport -pas très flexible pas (Dor-To-Dor) Infrastructures limitées et hétérogènes en Europe -temps de transit plus longs
Transport routier	-moyen de transport direct -moins de manutention -flexibilité -Dor-to-Dor -délais de transit plus courts Rapidité, sécurité, trafic	-restriction sur les temps de conduite -saturation des infrastructures -moyen de transport polluant -pas recommandé pour les longues distances -augmentation des restrictions légales -prix moins compétitifs Faible capacité, non adaptable à certaines marchandises, rupture

Transport aérien	régulier, faibles couts indirects du transport (assurances)	de charge due ala petite taille des unités de chargement, polluant
	-gros volumes	-besoins de manutention et rupture de charge
	-prix compétitifs	-pas très flexible (pas Dor-to-Dor)
	-peu polluant	-infrastructures limitées et hétérogènes en Europe
Transport ferroviaire	-alternatives a la route	-temps de transit plus longs
	-bénéficiant de mesurs politique légales incitatives	-taux d'avaries plus élevés
	-convient aux longues distances	

Schema 5-Seuils de pertinence de différents modes :



7-Les conventions internationales de transports

Le premier mode de transport à se doter d'un régime juridique international a été le chemin de fer, à travers la convention de Berne du 14 octobre 1890. Après la première guerre mondiale, une révision de cette convention s'est imposée et a donné lieu à la signature d'une nouvelle convention regroupant dans deux annexes différentes une convention pour les marchandises et une autre pour les voyageurs et les bagages.

Aujourd'hui, les principales conventions internationales régissant les contrats de transport sont :

- En transport routier de marchandises, la convention de Genève du 19 mai 1956, dite CMR (+ protocole 1978) ;
 - En transport ferroviaire, la convention de Berne du 9 mai 1980, dite COTIF, comprenant une convention spécifique pour les marchandises, RU-CIM (version 1999 : Protocole de Vilnius) et une convention pour les voyageurs et les bagages (RU-CIV) ;
 - En transport maritime, d'une part la convention de Bruxelles du 25 août 1924, également appelée règles de La Haye et ses Protocoles de 1968 et 1979 (règles de La Haye-Visby),
 - Et d'autre part la convention des Nations Unies du 31 mars 1978, dite règles de Hambourg ;

- Convention de Rotterdam de 2009, non encore ratifiés (minimum par 20 pays pour entrer en application)
- En transport aérien, la convention de Montréal du 28 mai 1999 (laquelle s'est substituée à la convention de Varsovie du 12 octobre 1929 et à ses différents protocoles).
- En outre, il convient d'ajouter la convention de Genève du 14 novembre 1975, appelée convention TIR, qui est une convention douanière relative au transport international de marchandises ;

Tableau 6 : documents du contras de transport inter de marchandises

Contrat de transport international de marchandises : les documents				
	MARITIME	AÉRIEN	ROUTIER	FERROVIAIRE
Texte de base	Bruxelles 1924 Hambourg 1978-1992	Varsovie 1929 Montréal 1999	Genève 1954 (CMR)	Bâle 1890 COTIF
Nom du document en français	Connaissance maritime	Lettre de transport aérien (LTA)	Lettre de voiture CMR	Lettre de voiture CIM
En anglais	Bill of lading (B/L)	Airway bill (AWB)	CMR note	CIM Railway consignment note
Rédaction par	L'agent de la compagnie, sur la base des déclarations du chargeur	La compagnie ou l'agent	Lettre de voiture : le transporteur, pour le compte de l'expéditeur	Pour partie : l'expéditeur Pour partie : le chemin de fer
Responsabilité du transporteur	voir p. 136	voir p. 168	voir p. 186	voir p. 193
Chargement par	La société de manutention, pour le compte du chargeur ou de la compagnie	La compagnie	Selon convention, le transporteur ou l'expéditeur	La compagnie pour les envois de détail L'expéditeur pour les envois complets

Section 2 : Le transport routier de marchandises

1-Historique et diffinition

1-2 Historique

L'histoire du transport débute avec l'introduction de la roue et son application ultérieure au transport de marchandises. Les mineurs de cuivre d'Europe centrale, entre 4000 et 5 000 ans avant JC, étaient peut-être les premiers à l'employer, pour le transport du minerai de l'intérieur de la mine vers un lieu plus propice aux travaux subséquents. Cette figurine est l'une des rares preuves que des roues auraient pu être utilisées. Ils auraient pu pousser de petites cuves montées sur roues.

C'était la taille et la complexe structure économique de l'empire romain en constante expansion, allant au pair avec la nécessité de déplacer rapidement des troupes aux frontières qui ont créé la demande il y a 2000 ans d'un système de transport permettant le transport de grandes quantités de marchandises et de personnes sur de longues distances. Des réseaux routiers extensifs et durables ont été construits et une variété de véhicules à traction animale ont été mis au point, les routes romaines sont tombées en désuétude et les véhicules à roues ont plus ou moins disparu dans toute l'Europe jusqu'à ce qu'ils commencent à faire un retour en force près de mille ans plus tard au cours du moyen âge, et vers la fin du seizième siècle, des gros wagons, d'une capacité de deux à quatre tonnes et tirés par six chevaux ou bœufs, ont commencé à circuler lentement sur les routes principales.

Au début du XIXe siècle, les technologies convergentes des technologies pour la construction de routes et des moteurs légers à vapeur à haute pression légers menaient à l'introduction des autocars routiers.¹

1.2. Définition du transport routier de marchandises :

L'expression du transport routier de marchandises fait partie du vocabulaire fréquent, ainsi sa définition ne pose pas de difficulté. Le petit Robert définit le transport comme la « chose mobilière portée pour faire parvenir à un autre lieu »² et la marchandise comme une « chose mobilière pouvant faire l'objet

¹ Documentation française vie- publique.fr

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

d'un commerce ,d'un marché » ainsi le transport routier de marchandise est le fait de porter une marchandise d'un lieu dit le lieu de départ ,à un autre dit le lieu d'arrivée ,pour une finalité commerciale, en profondeur le transport routier de marchandise est : « un élément incontournable de toute la chaine logistique du fait de ses qualité propres »ainsi que ses particularités bien délicates ,ce qui fait de choix de transporter ou sous- traiter le transport .

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

Le transport routier de marchandises est un bien de consommation intermédiaire et doit être considéré comme un facteur de production dans le processus de mise à disposition des produits sur un marché¹.

Pour une entreprise, le transport de marchandises est une activité indispensable dans la chaîne logistique. Il permet l'approvisionnement de l'entreprise en matière première, effectuer les déplacements à l'intérieur de l'entreprise, l'acheminement des produits finis aux lieux de consommation ou bien encore l'inverse qui est des lieux de marchandise sauf que dans cette définition nous avons précisé le mode utilisé qui est la route.²

1.3 Entreprise de transport :

Une entreprise de transport est une entreprise commerciale spécialisée dans les déplacements des marchandises ou de personne. Le transporteur ou voiturier exerce une profession réglementée. Aujourd'hui, le transport routier de marchandises est intégré dans la chaîne logistique (supply chain) : les prestataires logistiques intègrent souvent dans un contrat unique, non seulement des prestations de stockage, de manutention, d'emballage et conditionnement, ainsi que l'organisation générale des flux et les traitements d'informations associés, mais aussi les opérations de transport³

¹ LOULDJI(N), KAMACHE(K), Externalisation du transport routier avec numilog, Mémoire de master, Université Bejaia, 2017, p5. Josse. P, « Aspects économique du marché de transports », édition EYROLLES, Paris, 1997, p.3.

² TAKOUDJOU.T, Méthodes de modélisation et d'optimisation par recherche à voisinages variables pour le problème de collecte et de livraison avec transbordement, thèse de Doctorat : Productique, université de Bordeaux. 2014, p. 9.

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

2. Les types de transport routier de marchandises :

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

2.1. Transporteurs pour compte propre (privé) :

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

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

Ce sont des professionnels des transports qui assurent le déplacement des marchandises, pour le compte de leurs clients en mettant en place ses propres moyens, ou des moyens soustraits.¹

3. Les intervenants dans le transport routier de marchandise :

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

3.1. Le commissionnaire de transport :

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

3.2. Le transitaire :

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

3.3. Le courtier :

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

¹ HARRAR Sabiha, « Transport de marchandises et impact sur l'activité économique régionale, cas de la région Nord-Ouest », Mémoire du magister, Université d'Oran, 2012, p 23.

3.4. Le transporteur :

C'est une personne ou une société qui garantit l'acheminement dans un lieu donné, des personnes, des produits ou des marchandises à l'aide des moyens de transport en respectant les délais déterminés par le client contre une rémunération.¹

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

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

Section 3. Présentation du transport routier de marchandises en Algérie et son cadre juridique :

1-Présentation du transport routier de marchandises en Algérie :

En Algérie, le secteur du transport connaît une véritable mutation. Un grand nombre de projets ont été réalisés ou sont en phase de réalisation, afin de rendre ce secteur plus performant et plus efficace dans sa contribution au développement économique du pays (des investissements de 106.5 milliards USD dans le secteur du transport et plus de 40 milliards USD depuis 1999)²

1.1. Les réseaux routiers en Algérie :

Le réseau routier algérien demeure l'un des plus denses du continent africain, sa longueur est estimée à 112 696 Km de routes dont 29 280 Km routes nationales et plus de 4 910 ouvrages d'art. Ce réseau devrait être complété par un important

¹ MARIE-MADELAINE (Damien), « Transport et la logistique », Dunod, Paris, 2010, p.427.

² 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/>

tronçon de 1216 Km 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 Ouest¹

Figure 08 : Le réseau routier en Algérie



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

1.2. Le programme autoroutier de l'Algérie :

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

Ce programme consiste à disposer à moyen et long terme d'un réseau autoroutier adapté dans les principaux axes structurants sont ²:

1.2.1. Autoroute de hauts plateaux :

Liaison l'autoroute Est-Ouest située à quelques centaines de Kilomètre au sud de la précédente (Est-Ouest) et desservant des agglomérations situées entre la frange Nord et le désert (Tiaret, Boughezoul, Batna, et Khenchela) sur une distance de 1 020 Km. Le projet va permettre de satisfaire les besoins en

¹ 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/>

² Travaux-publics, « Politique Gouvernementale Dans le Domaine Des Travaux Publics », Septembre 2014, <http://www.premier-ministre.gov.dz/>

transport routier dans la zone des hauts plateaux, afin de contribuer à la fixation des populations qui y résident.

1.2.2. Pénétrantes nord-sud :

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

1.2.3. 2ème , 3ème et 4ème rocades autoroutières d'Alger :

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

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

1.3. La bourse de fret :

La bourse de fret ouvre des possibilités de collaboration aux acteurs du TRM10 et bien sûr aux transporteurs .Elle leur permet soit de donner des frets pour le compte de tiers, soit de trouver des marchandises à transporter. Ce système simplifie les recherches et les échanges entre les prestataires des services dans le transport de marchandises. La bourse de fret est avantagée par l'utilisation des moyens de communication modernes et rapides comme le téléphone, le fax, les SMS et l'internet. Elle permet d'éviter les retours à vides des camions, et assurer une réduction appréciable des temps d'attente des

conducteurs. Actuellement ces derniers sont pratiquement défaits de cette fonction¹.

1.4. Avantages, Inconvénients et caractéristiques du TRM :

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

Tableau 7 : Avantages, Inconvénients et Caractéristiques du TRM

Avantages	Inconvénients	Caractéristiques
– Souplesse d'adaptation grâce au transport porte à porte sans rupteur de charge et au transport combiné – Rapport vitesse/prix avantageux – Gamme de service très étendue comme le groupage fret express	– Sécurité et délais dépendant des pays parcourus et des conditions climatiques – Développé surtout en Europe continentale pour la distance moyenne	– Possibilité de transporter par conteneur – Possibilité de réaliser du transport combiné (railroute) ou multimodal (fluvial ou maritime/route)

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

1.5. Le rôle du transport dans l'économie :

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

¹ L'organisation mondiale du transport routier, « Directive pour une utilisation sur des bourses de fret », Le conseil de marchandises de l'IRU (CTM), Le 7 novembre 2013 à Genève, <http://www.iru.org/>

le déplacement des personnes et la circulation des biens, le transport a un impact considérable sur la vie de nombreuses personnes en contribuant à la création d'emplois.

Le bon fonctionnement des activités de production et du marché de concurrence entre les producteurs, divisions des tâches tant au plan national qu'international entre les divers facteurs de production et entre les différentes localisations, se heurte à l'obstacle de la distance, contrainte spatiale que seule le transport permet de surmonter.¹

En réduisant cet obstacle majeur qu'est la distance, c'est-à-dire en abaissant le coût du déplacement physique des biens et des personnes, le transport, comme le commerce auquel il est intimement liée, permet l'expansion des échanges, étend les activités de production et contribue à la création des richesses².

Il est donc créateur d'utilités et constitue, au sens économique, une activité de production¹³.

1.5.1. Le rôle de transport dans la société

L'activité de transport est un ensemble des moyens qui sert toujours à transporter des personnes ou des marchandises dans différentes zones géographiques.

Par ailleurs, les passagers et les voyageurs ont tendance à se confondre au moment où utilisent les moyens de transport.

Le secteur des transports est un facteur de soutien à la société. Du point de vue social sur les transports, c'est que ce dernier permettant de répondre au besoin des employeurs et aux services sanitaires, éducatifs et sociaux essentiels au bien être des individus.

L'homme actuel se déplace pour le travail, les achats, les études et les loisirs. Le développement des infrastructures de déplacement alimentent le débat sur la réduction des transports individuels et l'encouragement des transports collectifs.

¹ Mostafa Benkacem, chercheur spécialisé en économie du secteur public et management territorial, « L'économie du transport et son impact dans le développement ».

² HARRAR. Sabiha, op, cit, p 33.

1.5.2. Le rôle du secteur du transport dans les entreprises

Le transport est un facteur de compétitivité des entreprises à plus d'un titre. La rapidité de livraison des biens apparaît comme un élément supplémentaire de concurrence entre producteurs et parfois même susceptible de donner l'avantage à un fabricant moins performant que ses concurrents en terme de coût de fabrication.

Il constitue un coût de fonctionnement non négligeable pour plusieurs entreprises et donc condition de succès pour les entreprises, elle représente dans cet environnement concurrentiel rude la clé de l'économie par le rôle qu'il joue au niveau de l'intégration des marchés et par son incidence sur les coûts des transactions effectuées entre différents agents économiques.

Cette branche de transport joue un rôle important dans l'entreprise qui s'appuie sur une stratégie de développement des infrastructures autour des plans de transport nationaux et internationaux qui favorisent une approche intermodale, couvrant l'ensemble des sous-secteurs concernant l'exploitation et la gestion des secteurs de transport.

La présence de marches contestables implique la mobilité des usages, c'est à dire le déplacement d'une entreprise à autre,

la relation entre les producteurs et les consommateurs. En effet le secteur des transports en tant que secteur de soutien à la production :

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

1.5.3. Le rôle du transport dans le commerce international

La forte demande de services de commerce intérieur, régional et international des pays industrialisés, dès la fin de la seconde guerre mondiale, a encouragé le progrès technique dans les transports, qui a permis d'augmenter la vitesse et le volume transporté par voyage, en modernisant les équipements mais aussi en créant de nouveaux modes d'organisation.

Ces progrès se sont poursuivis et étendus à de larges parties du monde tout au long de la 2^{ème} moitié du 20^{ème} siècle¹⁴ . ¹

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

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

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

2 : Le cadre juridique du TRM en Algérie :

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

2.1. La réglementation nationale du TRM :

Selon le décret exécutif n°04-415 ²du 8 DHOUEL KAADA 1425 correspondant au 20 décembre 2004 fixant les conditions de délivrance des autorisations d'exercice des activités de transport routier de personnes et de marchandises. En application des dispositions de l'article 17 de la loi n°01-13 du 17 JOUMADA EL OULA 1422 correspondant au 7 août 2001, susvisée, le présent

¹ Christophe Gouel, Nina Kousnetzoff & Hassan Salman, " Commerce international et transports : tendances du passé et prospective 2020", Décembre 2008, p.15

² Journal officiel de la république algérienne n°82, du 10 Dhou EL Kaada 1425 correspondant au 22 décembre 2004.

décret a pour objet de fixer les conditions de délivrance des autorisations d'exercice les activités de transport routier de personnes et de marchandises. Il est entendu, au sens du présent décret, par :

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

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

Transporteur routier pour propre compte : personne physique ou morale autorisée à effectuer pour son propre besoin des activités telles que définies à l'article 2 la loi n°01-13 du 7 août 2001, susvisée. Conformément aux dispositions de l'article 17 de la loi n° 01-13 du 7 août 2001, susvisée, l'exercice des activités de transport routier de personnes et de marchandises est semis à une autorisation préalable délivrée par le directeur des transports de wilaya territorialement compétent.

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

- La loi n° 01-13 du Joumada EL Oula 1422 correspondant au 07 août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres. (JO N°44 du août 2001).
- La loi n°01-14 du 29 Joumada EL Oula 1422 correspondant au 19 août 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routier. (JO N° 46 du 19 août 2001).¹Pour le but d'orienter et d'organiser le transport par la voie routière tout en gardent la sécurité.

2.3. Cadre réglementaire :

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

¹ Journal officiel de la république algérienne n°82, du 10 Dhou EL Kaada 1425 correspondant au 22 décembre 2004, vu le 21/03/2018.

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

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

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

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

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

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

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

Décret exécutif n° 12-230 du 3 Rajab 1433 correspondant au 24 mai 2012 portant réglementation du transport par taxi (JO n°33 du 27 mai 2012). Décret exécutif 04-415 qui fixe les conditions de délivrance des autorisations d'exercice des activités de transport routier de personnes et de marchandises. Ces textes définissent l'ensemble des conditions sous lesquelles le prestataire doit travailler.

2.3.2. Arrêtés :

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

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

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

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

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

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

2.4. Les règles de temps de conduite :

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

- un chauffeur ne doit pas conduire plus de 4h 30 au maximum, à l'issue d'une période de conduite de 4h30, le conducteur doit observer 45 minutes de repos ou 3 fois 15 minutes de repos à l'intérieure des 4h30 de conduite,
 - le conducteur ne doit pas dépasser 9 heures de conduite par jour mais chaque semaine, il peut conduire 2 fois 10 heures par jour,
 - le repos journalier doit être de 11 heures consécutives par 24 heures,
 - le temps de conduite par quatorzaine ne doit pas excéder 90 heures avec 48 heures maximum sur la première semaine ;
 - le repos hebdomadaire doit être de 45 heures si le conducteur rentre à son domicile et de 36 heures, autrement les frais de déplacement sont payés selon les conventions collectives de la profession
- 7.4 organisation des transports routiers.

2.5. Les contrats du transport routier de marchandises

2.5.1. Définition

« Le contrat du transport routier (CTR) est une convention par laquelle un transporteur professionnel (appelé voiturier) s'engage à déplacer une certaine quantité de marchandises d'autrui (appelées envoi) d'un point à un autre, contre rémunération, selon un mode de transport déterminé » 17 , dans un délai fixé par un texte légal ou réglementaire, par la convention des parties ou par l'usage¹.

2.5.2. Caractères du contrat de transport :

Le contrat de transport : est un contrat consensuel qui porte sur un envoi et qui fait intervenir au moins trois personnes (l'expéditeur, le transporteur et le destinataire).

Le transporteur est tenu par une obligation de résultat : concrètement, cela signifie qu'en cas d'anomalie, le transporteur est automatiquement responsable. Le donneur d'ordre n'est pas tenu de prouver que l'anomalie est due au transport. Cette obligation de garantie du transporteur au regard des marchandises ne commence qu'au moment où il les prend en charge. Il faut bien faire la distinction entre la conclusion du contrat et le commencement d'exécution effective du contrat de transport. l'échange des consentements ne fait pas démarrer la prise en charge de la marchandise.²

2.6. La vie du contrat de transport :

Après avoir conclu la formation du contrat et les accords des parties contractantes, ce dernier prendra effet dès la mise à disposition du véhicule de transport, et prendra fin à la livraison de la marchandise contre le paiement en port de l'expéditeur ou à la charge du destinataire, en passant par le chargement, et la prise en charge de la marchandise tout le long du trajet, jusqu'à sa livraison chez le destinataire..Ci-dessous un schéma qui représente la vie du contrat de transport.

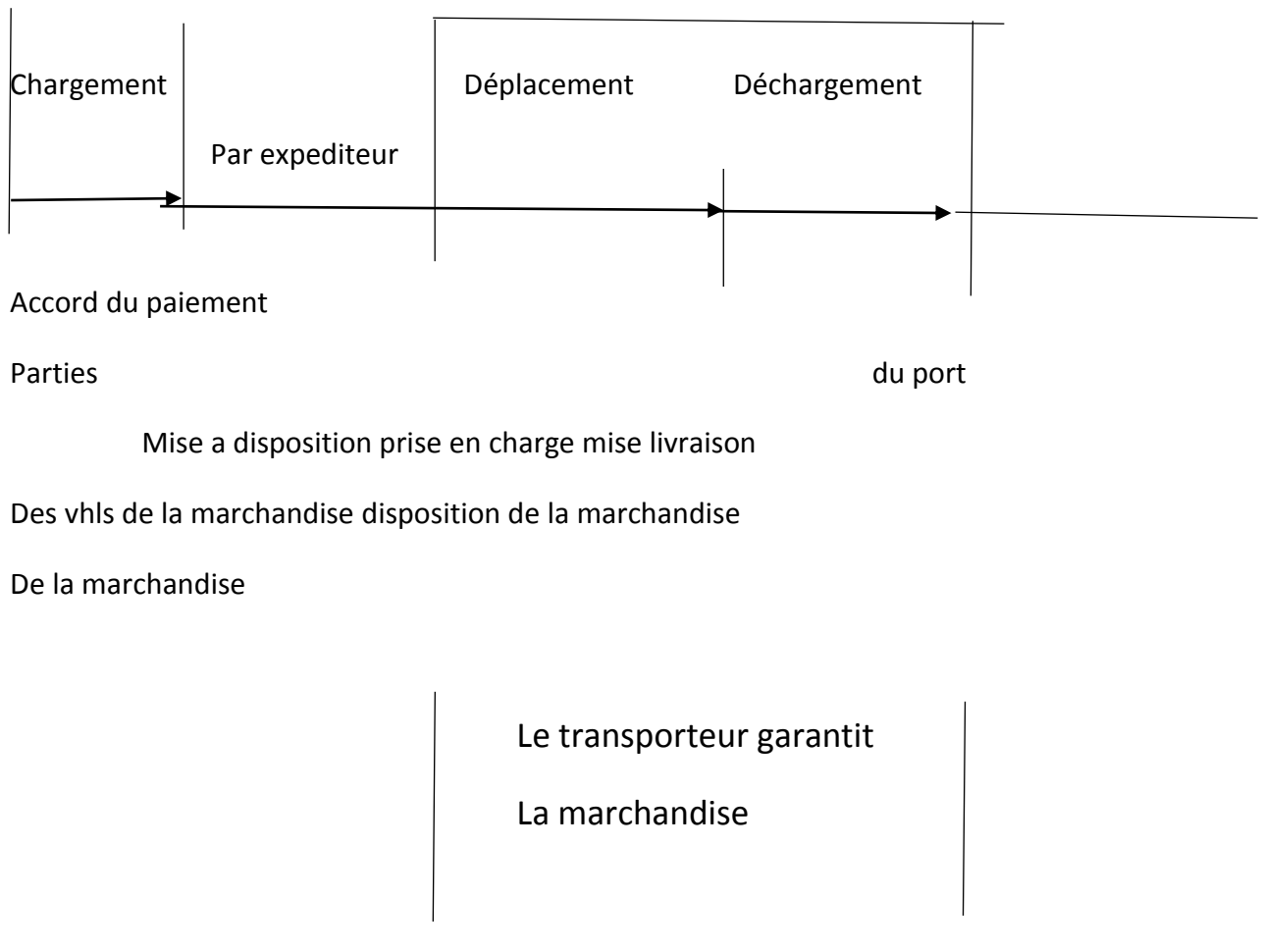
Schéma 6 : Validité du contrat de transport

Formation de Fin de

¹ Code commerce Algérie, article 36 relatif au transport, édition AGS, Alger, P.19

² Nadine Venturelli et patrick Miani, " Transport et logistique", Le Génie éditeur, 9 e édition, 2017, p.26.

contrat



Source : réalisé par moi-même à l'aide des informations requises

2.7. Les parties du contrat :

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

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

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

2.8. L'objet du contrat :

Le donneur d'ordre doit fournir au transporteur l'ensemble des informations préalables, nécessaires à la bonne exécution du contrat de

b) **Les prestations annexes** : ce sont les prestations autres que celles énoncées cidessus.

- ## 2.8. La fin du contrat

2.8.1. Les formalités à la livraison

Conservation du recours contre le transporteur en vérifiant la marchandise, en émettant des réserves si nécessaires et en émargeant les documents.

- en cas d'avaries ou de manquants, mise en jeu de la responsabilité du transporteur (réserves, expertise...etc.).

Éventuellement mise en jeu de la responsabilité de l'expéditeur (expertise...etc.).

↳ Déchargement du véhicule pour les envois supérieurs à 3 tonnes. → Obligations du transporteur :

remise de la marchandise à la disposition du destinataire sur ou dans le véhicule.

Présentation des documents.

1 Déchargement du véhicule pour les envois inférieurs à 3 tonnes

2.8.2. Les incidents de livraison

→ Les empêchements à la livraison :

└ Il y a empêchement à la livraison chaque fois que la marchandise, parvenue au lieu de livraison prévu, ne peut être remise au destinataire désigné. Lorsque le transporteur n'a pu accéder au destinataire, il doit l'informer qu'il détient la marchandise qui lui est destinée et qu'il est disposé à la lui livrer.

└ Une marchandise qui n'a pu être livrée est dite en souffrance : le transporteur peut alors décharger la marchandise, Mais il en reste responsable que la marchandise soit entreposée dans ses locaux, dans un entrepôt public ou chez un tiers.

└ la souffrance prend fin : à l'initiative de l'ayant droit de la marchandise (renvoi de la marchandise à l'expéditeur ou livraison au destinataire), à l'initiative du transporteur (vente de la marchandise ou remise aux Domaines).

└ On appelle laissé pour compte l'envoi dont le destinataire a refusé de prendre livraison pour quelque motif que ce soit et qui est laissé à la disposition du transporteur par le donneur d'ordre, lequel l'analyse en perte totale.

→ Les avaries et manquants :

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

└ Les réserves portent sur : l'état de la marchandise (casse, partielle ou totale d'un ou plusieurs objets, mouille, modification de la qualité de la marchandise, état de l'emballage...), le poids de la marchandise, le nombre des objets et/ou des colis.

└ Les réserves doivent être significatives et complètes (précises et motivées).

└ Le destinataire qui n'a pas formulé de réserves à la livraison (ou qui a formulé des réserves incomplètes) peut encore exercer un recours contre le transporteur en formulant ces réserves par lettre recommandée dans les trois jours.

└ L'acceptation des réserves vaut reconnaissance de sa responsabilité par le transporteur (le silence du conducteur vaut acceptation des réserves). └ En cas de contestations des réserves, le transporteur peut recourir à une expertise

judiciaire à demander au Président du tribunal de commerce qui désigne alors un expert.

→ Le retard :

└ Quand un délai de livraison est fixé par voie réglementaire ou conventionnelle, l'ayant droit de la marchandise peut exiger des dommages-intérêts à partir du jour où le transporteur a été mis en demeure de livrer.

└ Cette mise en demeure de livrer est obligatoire, doit être notifiée au transporteur dès que le délai de livraison est expiré, permet à l'ayant droit de la marchandise de réclamer la réparation intégrale du préjudice subi, doit être adressée par lettre recommandée ou par télécopie

└ Il y a présomption de perte de la marchandise au-delà d'un certain seuil de retard.

→ Le privilège du transporteur :

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

Les créances de transport couvertes par le privilège sont :

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

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

Il peut être exigible à l'enlèvement (auprès de l'expéditeur, si port payé) ou à la livraison (auprès du destinataire, si port dû) et au plus tard au trentième

jour suivant la date de réception des marchandises ou d'exécution de la prestation demandée.

2.8.4. Le contre remboursement

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

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

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

Conclusion :

Le transport routier se développe de jour en jour, sur les courtes et moyennes distances. C'est le plus utilisé vu qu'il permet le porte à porte sans rupture de charge, mais ses inconvénients ne peuvent être négligés comme la pollution et la congestion. Aujourd'hui, le transport est le cœur de la vie quotidienne du citoyen et de la compétitivité de l'entreprise. Le transport routier des marchandises constitue un pilier important pour le développement économique du pays et pour les entreprises spécialisées dans cette logistique de transport de marchandises. Il intervient dans tous les aspects de la vie en société : déplacements, conditions de concurrence internationale, organisation de la ville et de l'espace public, aménagement du territoire, santé publique ou encore comportements des consommateurs.

Introduction :

Le transport est une activité indispensable dans une entreprise. Afin de vérifier nos hypothèses de travail, nous allons procéder à la réalisation d'un entretien auprès de l'entreprise RAIL LOGISTIC, plus un guide d'entretien destiné aux différents services de la direction du transport. Dans ce chapitre, nous allons présenter l'entreprise RAIL LOGISTIC et son historique dans la première section, puis dans la deuxième section, présenter le guide d'entretien et l'analyse des résultats.

Section 1 : Présentation et historique de l'entreprise RAIL LOGISTIC

1. Historique

En 1993 c'était la Création de SPA Rail Transit au capital de 5.000.000,00 DA détenu à 100% par la SNTF comme transitaire pour gérer les besoins de sa société mère

En 1996 Création de l'entrepôt privé SNTF à Rouiba géré par Rail Transit

Rail Transit obtient l'agrément de l'entrepôt public à Rouiba en 1997 ayant pour activités principales : Transitaire, travaux d'arts graphiques, entreposage, transport.

Une année après Rail Transit obtient l'agrément de commissionnaire en transport.

En 1999 Le capital toujours détenu par la SNTF est de 20.000.000,00 DA

En 2000 Rail Transit reçoit l'agrément de commissionnaire en douane et agrément d'agence de voyage/ATAF

En 2002 Rail Transit obtient l'agrément du parc à feu pour les marchandises classées IMO.

En 2004 Rail Transit a les tâches supplémentaires de manutention, entreposage et consignation en plus des activités citées plus haut

2007 Rail Transit obtient l'agrément de consignation de navires et de marchandises. Elle ajoute l'achat et vente en gros de fournitures de bureau ainsi que la location d'engins, terrains et locaux.

Chapitre 3 : L'implication du Transport dans une chaîne logistique

2010 Rail Transit devient Rail Logistic.

2 : Présentation de l'entreprise RAIL LOGISTIC

RAIL LOGISTIC est une filiale de la Société Nationale des Transports Ferroviaires SNTF, créée le 29/09/1993 sous le nom de Rail Transit, Devenue Société Par Actions (S.P.A.) en 1995 avec un capital social de 1 500 000 000.00 DA détenue en totalité (100%) par la SNTF.

Rail Logistic a mis en place des plateformes de services logistiques regroupant l'ensemble des activités pour répondre à la demande du marché national et international, ainsi qu'au besoin stratégique de développement du tissu économique national.

L'entreprise axe son activité sur l'ensemble des segments de la chaîne logistique de ses clients pour la prise en charge de bout en bout marchandises, équipements et matières premières. Ces activités regroupent le consignataire de navire, le transit et le traitement douanier, le transport multimodale, l'entreposage tout type de la manutention.

Les objectifs de Rail logistic

- La satisfaction client.
- L'extension de l'activité commerciale sur le territoire national.
- Le développement des compétences par la formation du personnel.
- Grande accessibilité routière et ferroviaire.
- Installations spacieuses de qualité.
- capacité de traiter simultanément plusieurs types de produits ou de régimes.
- Importants équipement d'exploitation pour des opérations de manutention.
- Etude des moyens de transport à utiliser et organisation du trajet.
- Flexibilité des prestations annexes bien maîtrisées.
- Haute sécurité de marchandise, 24h/24 grâce aux system vidéo surveillance et anti incendie.
- Tarification compétitive.

2- Les activités de Rail logistic :

Pour être le numéro un, Rail logistic met les moyens pour devenir indétrônable. Rail Logistic a mis en place des plateformes de services logistiques comportant un ensemble d'activités qui répondent à une demande de marché et à un besoin stratégique de développement du tissu national économique. L'entreprise axe

Chapitre 3 : L'implication du Transport dans une chaîne logistique

l'essentiel de ses activités sur le transit, le transport, l'entreposage et la manutention.

- **Transit et dédouanement** : Commissionnaire en douane avec une longue expérience, Rail Logistic assure une prise en charge totale des dossiers de dédouanement de ses clients à l'import comme à l'export. L'entreprise assure également des services conseils et accompagnements dédiés aux entreprises ayant besoin d'importer, d'exporter via l'ensemble des ports algériens.



- **Entreposage** : les magasins d'entreposage sous douane, prêts à accueillir tout type de marchandises en conteneur ou en conventionnel (vrac) : palettes, caisses, véhicules, colis hors Gabarret et lourds



- **Gestion des stocks** : Le groupage, dégroupage et le stockage dans des magasins modernes sous douane, équipés de moyens de surveillance de derniers générations et de système de détection de lutte anti incendie,



- **Consignation de navire :** Rail Logistic est inscrite dans le registre des Agents consignataires de navires. Elle opère dans les ports en fonction des besoins de ses clients et de la nature des marchandises. Rail Logistic dispose d'une équipe opérationnelle expérimentée et très dynamique pour la consignation de tous les types de navires, tramping ou de ligne au profit de ses clients.



- **Transport multimodal et manutention :** Rail Logistic s'est engagée dans une politique de renforcement de ses activités en développant les transports terrestres de marchandises avec ses propres moyens logistiques. Elle dispose également de son propre réseau de sous-traitants sélectionné au volet pour une efficacité opérationnel, pour répondre à vos exigences lors d'exécution d'opérations de transport à l'échelle nationale. En matière de transport, Rail Logistic satisfait ses client grâce à :
 - la maîtrise des trajets routiers.
 - sa longue expérience dans le shipping et la gestion de son parc de camions semi-remorques adapté au transport des conteneurs.

Chapitre 3 : L'implication du Transport dans une chaîne logistique

- un système de tracking de dernière génération, permettant la localisation de vos marchandises lors des expéditions, grâce à la géolocalisation de ses camions en temps réel.

Rail Logistic dispose d'une flotte composée de plus de 30 tracteurs routiers pour le transport de conteneurs et le tractage des remorques. Une flotte de plateaux, équipés de twist-locks, pour le transport de conteneurs en toute sécurité. Cette flotte va s'accroître en 2020 avec l'acquisition de nouveaux camions et elle peut être augmentée à tout moment en fonction des besoins.



Chapitre 3 : L'implication du Transport dans une chaîne logistique

- **Manutention** : La manutention comme cœur de métier constitue le point fort de la société.

Dotée d'un matériel de nouvelle génération et de manutentionnaires professionnels bénéficiant d'un savoir-faire, Rail Logistic se place sur le marché comme une entreprise spécialiste de la manutention dynamique, réactive et capable d'intervenir pour n'importe quel type de besoin. Grâce à ses capacités, Rail Logistic peut répondre à tout volume de travail, grâce à la mobilité de son personnel qualifié évoluant dans les règles de sécurité et hygiène du travail. Rail Logistic, propose à ses client la mise à disposition de moyens de manutention mécanique et humaines, sur l'ensemble du territoire national.



- **Maintenance** : Pour croître la disponibilité de ses moyens de transport et de manutention, Rail Logistic dispose de ses propres installations et ressources de maintenance, assurant les programmes de maintenance curative et d'intervention sur site ou sur le territoire national.

Section 2 : Analyse des résultats de l'entretien

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

1. La fonction transport et logistique

Question 1: Quelles sont les activités et la mission principale de RAIL LOGISTIC ?

Chapitre 3 : L'implication du Transport dans une chaîne logistique

Les activités de RAIL LOGISTIC sont étendues au transport routier de marchandises, location d'engins et matériels pour bâtiment, travaux publics et manutention, entreposage sous douane et le transport des produits dangereux.

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

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

Question 2 : Quelle est le rôle et l'importance du transport dans l'entreprise RAIL LOGISTIC ?

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

Tableau 8 : Présentation de la flotte de l'entreprise rail logistic

Matériels de l'entreprise	Marque	NBR
Tracteur 4X2 20T	IVECO	10
Tracteur 6X4 40T	IVECO	5

Chapitre 3 : L'implication du Transport dans une chaîne logistique

Tracteur 4X2 20T	MERCEDES BENZ	5
Tracteur 6X4 40T	MAN	20
Plateaux 2 essieux 20T avec ridelles	TOUFIK TRAILER	10
Plateaux 2 essieux 20T sans ridelles	TOUFIK TRAILER	8
Plateaux 3 essieux 40T avec ridelles	TOUFIK TRAILER	27
Plateaux port char 40T	TOUFIK TRAILER	4
Fourgon CHASSI LONG	MERCEDES BENZ	4
TOTAL		93

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

Question 3 : Quels sont les outils, les techniques et les moyens que l'entreprise utilise pour savoir et suivre les marchandises pendant l'acheminement ?

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

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

Question 4 : Quelle est l'amélioration apportée à l'entreprise par la fonction de la logistique ? Et pourquoi ?

L'amélioration porte sur les points suivants :

- Atelier mobile équipé d'une assistante technologie 7j/7,
- Atelier intégré doté d'un équipement de maintenance performant issu d'une technologie de pointe soutenu par un magasin de pièces de rechange d'une superficie de plus de 600M
- Station à carburant ambulante intégrée d'une capacité de stockage de 2000 litres

Chapitre 3 : L'implication du Transport dans une chaîne logistique

- Pratique lavage opérationnelle 24h/24, flotte prête et propre à chaque instant.

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

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

Question 5 : En quoi consiste le rôle de la logistique au sein de l'entreprise RAIL LOGISTIC ?

Le rôle de la logistique consiste à :

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

2. La fonction de la livraison :

Question 1 : Quelles sont les stratégies de la livraison que RAIL LOGISTIC adopte ?

Les stratégies de la livraison que RAIL LOGISTIC adopte sont :

- La livraison sur territoire national et international (la Tunisie , mali, niger)
- Un délai de route est fixé pour chaque destination.
- Emprunter les routes les plus courtes et les plus sécurisées

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

- Essayer d'éviter le retour à vide.

Chapitre 3 : L'implication du Transport dans une chaîne logistique

Question 2 : Quels sont les types des circuits de livraison suivie par RAIL LOGISTIC?

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

Tableaux N° 10 : Les prescriptions de vitesse

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

Source : Résultat de l'entretien

Question 3 : Comment l'entreprise RAIL LOGISTIC reçoit ses commandes ?

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

→ Mail.

→ Bon de commande.

→ Téléphone.

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

- Camion semi-remorque (20,25 et 30 tonnes), porteur 10 tonnes.
- Camion plateau 20, 30 et 40 tonnes.
- Camion porte engin (44 tonnes maximum). La charge d'un véhicule est articulée par le poids et dimensions
- Véhicule isolé : À 2 essieux 19 tonnes À 3 essieux 26 tonnes À 4 essieux 32 tonnes

Chapitre 3 : L'implication du Transport dans une chaîne logistique

- Véhicule articulé ou train double À 3 essieux 38 tonnes À 4 essieux 40 tonnes

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

Les problèmes que RAIL LOGISTIC rencontre lors de livraison sont :

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

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

Les réclamations reçues par RAIL LOGISTIC de la part des clients sont :

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

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

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

- Superviser le chargement des marchandises.
- Respecter les conditions de sécurité en respectant les temps de pause obligatoires.
- Veiller sur les marchandises transportées.
- Respecter les délais de livraison.
- Superviser le déchargement de la marchandise.
- Faire signer le bon de livraison.

Chapitre 3 : L'implication du Transport dans une chaîne logistique

- Entretien son camion.
- Mettre à jour les documents de bords, les bordereaux de livraison et l'ensemble des papiers réglementaires.

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

À partir de :

- Le permis de conduire catégorie C (poids lourds) est indispensable pour conduire un camion
- Un test de conduite.
- Taux d'expérience minimum (10ans).
- Être en bonne santé et rationnel.

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

Question 9 : Quelles sont les méthodes utilisées pour l'encaissement ?

Classez-les par ordre.

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

Question 10 : Comment RAIL LOGISTIC motive ses chauffeurs ?

RAIL LOGISTIC motive les chauffeurs par :

- Les frais de mission.
- Une pose de 30 minutes chaque 4h00.
- Suivi des camions pendant le trajet (géo-localisation) pour la sécurité.
- Nouveau matériel confortable.

Chapitre 3 : L'implication du Transport dans une chaine logistique

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

RAIL LOGISTIC fait ses calculs à partir de :

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

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

Cette efficacité est mesurée par :

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

3. La fonction de la chaine logistique

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

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

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

Chapitre 3 : L'implication du Transport dans une chaîne logistique

d'étudier les conditions de fonctionnement, les défaillances possibles et les conditions d'exécution des interventions.

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

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

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

3. La synthèse des résultats de l'entretien

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

Notre analyse est faite à l'aide d'un guide d'entretien afin de déterminer le rôle du transport et la distribution suivie par RAIL LOGISTIC. Cette entreprise donne une grande importance pour le client en premier lieu et au facteur matériel et humain en second lieu,

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

Chapitre 3 : L'implication du Transport dans une chaîne logistique

Tableau N°11 : Les forces et les faiblesses de RAIL LOGISTIC

Les forces	Les faiblesses
-Atelier mobile équipé d'une assistance technique à distance 7j/7. -véhicule récent de bonne technologie. -Bonne qualité des véhicules utilisés dans le transport. -Atelier intègre un équipement de maintenance performant issu d'une technologie soutenu par un magasin de pièces de rechange d'une superficie de 600M. -Une large gamme de véhicules pour une bonne prestation de service et une bonne image de marque pour l'entreprise.	- Grand nombre d'accidents. -Coût important des pièces de rechanges. -Absence d'encadrement qualifié en fonction de la logistique. -Augmentation des prix du service sur le marché national.

Source : Résultat de l'entretien

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

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

Tableau N°12 : Les opportunités et menace de l'entreprise RAIL LOGISTIC

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

Source : Résultat de l'entretien

Chapitre 3 : L'implication du Transport dans une chaîne logistique

RAIL LOGISTIC dispose d'une flotte de nouveaux véhicules et de bonne technologie. De 2017 à 2019, RAIL LOGISTIC a acheté **204 camions**. En 2017, elle a acheté plus de **76 camions** pour son propre parc. Son chiffre d'affaire a évolué de plus de **22% pendant 4 ans**.

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

Section 3. Étude d'un cas pratique

Le portefeuille client de l'entreprise RAIL LOGISTIC dispose de plus de 40 partenaires, et le client principal est l'entreprise Orascom Telecom Algerie OTA. Notre étude de cas se concentre sur l'un de ses clients.

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

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

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

- Le lieu de chargement
- Le lieu de déchargement
- Le chemin à suivre
- Le type de camion
- L'heure
- Est-ce qu'il y a des conditions particulières.

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

Chapitre 3 : L'implication du Transport dans une chaîne logistique

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

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

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

- } Bureau N°1 pour client principal Mobolis
- } Bureau N° 2 pour le client externe (magasin mobilis au niveau d'Oran)
- } Bureau N° 3 : pour la conformité des camions, le contact avec les chauffeurs s'il ya des problèmes.

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

1. Classification des coûts dans l'entreprise RAIL LOGISTIC

Les coûts peuvent être classés en 2 catégories :

1. les coûts variables
2. les coûts fixes

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

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

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

Chapitre 3 : L'implication du Transport dans une chaîne logistique

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

Dans le transport, on retrouve généralement dans cette catégorie :

- └ Les matières premières (carburant)
- └ L'entretien du véhicule (vidange, réparation, lavage)
- └ Les pneumatiques.

→ **Les coûts fixes** :

Conducteur : tous les coûts liés à un conducteur attaché à un véhicule désigné :

- Le salaire du conducteur
- Les charges sociales afférentes à ces salaires
- Les frais de déplacement.

Véhicule : tous les coûts liés à un véhicule désigné :

- L'amortissement annuel du véhicule
- Les visites techniques
- Les taxes
- Les assurances du véhicule
- TVA

Structure : tout ce qui concerne le fonctionnement de l'entreprise

- Les frais administratifs
- Frais commerciaux
- Le local commercial (bureau, atelier)
- Les frais bancaires
- Les assurances.

Chapitre 3 : L'implication du Transport dans une chaîne logistique

→ **La marge selon le pourcentage de l'entreprise.**

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

→ 1km jusqu'à 440 km = 1 journée

→ De 440km jusqu'à 880km = 2 jours

→ Plus de 880 km = 3 jours

La base de calcul de RAIL LOGISTIC est journalière (délai de route).

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

1. Charges variables par kilomètre parcouru

1.1 carburant 22.4%

1.2 pneumatiques 26%

1.3 Entretien et réparation 7.1%

1.4 péages 2.7%

2. Charges de conduites par journée d'exploitation

2.1 salaires et autres éléments de rémunération 24.7%

2.2 charges sur salaires rémunération 8.6%

2.3 frais de déplacement 3%

3. Charges fixes par journée d'exploitation

3.1 Coût de détention du véhicule tracteur 8.9%

3.2 Coût détention semi-remorque 2.4%

3.3 Assurances 2.4%

3.4 Taxes 0.4%

4. Charges de structures et autres charges indirectes

4.1 Charges de structures par journée d'exploitation 13.8 %

Chapitre 3 : L'implication du Transport dans une chaîne logistique

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

4.3 Terme kilométrique (1)/km parcourus

4.4 Terme horaire (2)/Nombre heure

4.5 Terme journalier total (3) + (4)

4.6 Terme total kilométrique coût de revient/ km parcourus

3. Modèle de calcul du prix du transport routier de marchandise chez RAIL LOGISTIC.

1) Nombre d'unités d'œuvre

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

1.2 Durée de parcours

1.2.1 temps de chargement

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

1.2.3 Temps de déchargement.

1.3 durée du parcours en heure :

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

1.4 durée du parcours en jour :

Total (1.2.1)+(1.2.2)+(1.2.3)/ temps de travail Nombre d'unités d'œuvre (1.1) KM, (1.3) heure, (1.4) jour.

2) Coût de revient

a. coût variable (1.1) * terme kilométrique

b. coût horaire (1.2) * terme horaire

c. coût fixe (1.4)* terme journalier

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

Chapitre 3 : L'implication du Transport dans une chaîne logistique

3) prix de vente HT

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

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

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

Rail logistic fait le calcul de la mission clients X

⌘ Calculer le Nombre d'unités d'œuvre

1.1 Km parcourus 433km

1.2 Durée parcours

1.2.1 temps de chargement 1h

1.2.2 temps de transport 433km/75km/h= 5.77h

1.2.3 temps déchargement 1h

1.3 durée du parcours en heure

1h + 5.77h+1h= 7.77h

1.4 durée du parcours en jours

(1h + 5.77 + 1h)/2h = 3.88 j

Nombre d'unités d'œuvre : 433km ,7.77h, 3.88j

⌘ Calculer le coût de revient

2.1 Coût variable 433km*8.34DA=3611.22DA

2.2 Coût horaire 5.77h*468.54DA=2703.47DA

2.3 Coût fixe 3.88j*3944.44DA=15304.43DA

Coût de revient(CR)= (3611.22DA +2703.47DA +15304.43DA)=21619.12DA

CR=21619.12DA

⌘ Calculer prix de vente HT

Chapitre 3 : L'implication du Transport dans une chaîne logistique

Cout de revient 21619.12DA

Marge(M)= 21619.12DA *5/100=1080.96DA

M=1080.96DA

21619.12DA +1080.96DA =21290.88DA

PV=22700.08 DA

-Manutention mecanique CLARCK (chargement)=15000x1h=15000DA

-Manutention humaine (04) hommes 2000DA/J/H

2000X4X1=8000DA

Le prix de vente commande client X : PV= 22700.08 + 15000 + 8000

PV=45700.08 DA

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

- 〕 Passer de la planification,
- 〕 Programmation,
- 〕 Sur le logiciel, faire un ordre de mission,
- 〕 Etablir un bon de commande de la livraison plus une facture,
- 〕 Charger les produits,

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

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

- 〕 Mettre à disposition à l'heure prévue en cas de rendez-vous ;
- 〕 Fournir le matériel nécessaire à l'arrimage de la marchandise ;

Chapitre 3 : L'implication du Transport dans une chaine logistique

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

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

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

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

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

- 〕 Accepter la marchandise ;
- 〕 Payer le port dû et le contre remboursement le cas échéant ;
- 〕 Vérifier l'état de la marchandise ;

Chapitre 3 : L'implication du Transport dans une chaîne logistique

└ Prendre des réserves si nécessaire.

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

Conclusion

Le but de ce dernier chapitre était d'analyser le rôle du transport et distribution dans le développement de la chaine logistique au sein de l'entreprise Rail Logistic, et de trouver les points forts pour mesurer l'efficacité pour ce dernier. On peut dire que Rail Logistic est entraînée à améliorer la livraison, la chaine logistique et ses activités sont bien menées. La maitrise de la nouvelle technologie et la bonne organisation rendra sans doute l'entreprise plus efficace

Conclusion générale

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

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

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

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

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

Pour notre travail, on a commencé par Généralité sur la logistique et la chaîne logistique . Ensuite, Transport routier de marchandises et son cadre juridique en algerie.

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

En plus de cet entretien, on a étudié et analysé un cas pratique d'une mission fournie pour un client. On a pu déterminer la méthode suivie par RAIL LOGISTIC pour calculer et déterminer ses tarifs. Cette entreprise essaye toujours à améliorer ses capacités de travail,

Conclusion générale

et de satisfaire ses clients et cela par le respect des délais et de trouver les solutions s'il y-a des problèmes.

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

La deuxième hypothèse est aussi confirmée, avec l'amélioration et l'organisation des moyens permettant de répondre aux besoins de clients.

De même pour la troisième hypothèse relative aux efforts fournis par les programmeurs et son système efficace permettant de résoudre tous les problèmes. Enfin, l'entreprise RAIL LOGISTIC a des capacités et des moyens avec un système d'information performant qui lui permettent d'améliorer et de développer sa chaîne logistique.

Sommaire

Remerciements

Dédicaces

Les abréviations

Liste des tableaux

Liste des figures

et schémas

INTRODUCTION GENERALE.....1

CHAPITRE 1 : **Généralité sur la logistique et la chaîne logistique.**

Section 1: **Généralités sur la logistique**5

Section 2 : **Généralités sur la Chaîne logistique**.....11

Section 3 : **Organisation du supply chain management**

CHAPITRE 2 : **Transport routier de marchandises et son cadre juridique en Algérie**

Section 1 : **Généralités sur le transport de marchandises**38

Section 2 : **Le transport routier de marchandises**47

Section 3 : **Présentation du transport routier de marchandises en Algérie et son cadre juridique**

CHAPITRE 3 : **L'implication du Transport dans une chaîne logistique**

Section 1 : **Présentation et historique de l'entreprise RAIL LOGISTIC**.....67

Section 2 : **Analyse des résultats de l'entretien**..... 72

Section 3 : **Etude d'un cas pratique**.....81

CONCLUSION GENERALE

Références

1. GHEDIRA Khaled, « Logistique de la production, approche de modalisation et de résolution », édition Tichnip, Tunis, 2006.
2. HOHMANN Christien, Les évolutions de la fonction logistique, HOnline, 2006.
3. JOSSE. P, « Aspects économiques du marché de transports », édition EYROLLES, Paris, 1997.
4. LE MOIGN Rémy, « Supply chaîne management : achat, production, logistique, transport, vente », 2eme édition, Dunod, Paris, 2017.
5. BOUROUBA Yasmina, « Le rôle du système d'information dans l'optimisation de la chaîne logistique, cas de CEVITAL », Mémoire de Master, Université de Bejaia,
6. LYONNET Barbara et SENKEL Marie-Pascal, « La logistique », édition Dunod, Paris, 2015.
7. MARIE-MADELAINE (Damien), « Transport et la logistique », Dunod, Paris, 2010.
8. FRANCOIS. (J) : « Planification des chaînes logistique : modélisation du système décisionnel et performance », Thèse de Doctorat, Université de Bordeaux, décembre 2007.
9. MEDAN Pierre et GRATACAP Anne, « Logistique et supply chain management », Dunod, Paris, 2008.
10. Code commerce Algérie, article 36 relatif au transport, édition AGS, Alger.
11. Documentation française vie- publique.fr
12. MENTZER (J), « Defining the supply chain management », Volume 2, London, 2001.
13. HARRAR Sabiha, « Transport de marchandises et impact sur l'activité économique régionale, cas de la région Nord-Ouest », Mémoire de Magister, Université d'Oran, 2012.
14. PIMOR Yves et FENDER Michel, « logistique : production, distribution, soutien », 5 édition, DUNOD, Paris, 2008.
15. LOULDJI (N), KAMACHE (K), Externalisation du transport routier avec Numilog, Mémoire de Master, Université de Bejaia, 2017).
16. Transport Routier de Marchandises.

17. Travaux-publics, « Politique Gouvernementale Dans le Domaine Des Travaux Publics », Septembre 2014
18. TEXIER D, MATHE H et COLIN J, « La logistique au service de l'entreprise : moyens mécanismes et enjeux », Dunod, Paris, 1983.
19. GALASSO François, « Aides à la planification dans les chaines logistiques en présence de demande flexible", Thèse de Doctorat, Institut national polytechnique de Toulouse, 2007.
20. THIETAR et COLL, « Méthode de recherche en management », édition Dunod, Paris, 2003.
21. VALLIN Philippe, La logistique : modèle et méthodes du pilotage des flux, édition Economica, 2eme édition, Paris, 2001.
22. L'Algérie et les perspectives de développement dans le secteur des transports et de la logistique, fact sheet transport & logistic Algeria, 2014.
23. La logistique, fonction stratégique pour les entreprises lyonnaises, Veille partenarial sur la logistique, Cahier n° 3, Opale, Mars 2006.
24. LAMBERT Serge et RIOPEL Diane, « Logistique inverse : revue de littérature », Les cahiers du GERAD, Octobre 2003.
25. GOUEL Christophe, KOUSNETZOFF Nina & SALMAN Hassan, " Commerce international et transports : tendances du passé et prospective 2020", Décembre 2008.
26. Journal officiel de la république algérienne n°82, du 10 Dhou EL Kaada 1425 correspondant au 22 décembre 2004.
27. VALLIN Philippe, « La logistique », 3eme édition, Dunod, Paris, 2003.
28. VENTURELLI Nadine et MIANI Patrick, " Transport et logistique", Le Génie éditeur, 9e édition, 2017.
29. L'économie du transport et son impact dans le développement.
30. L'organisation mondiale du transport routier, « Directive pour une utilisation sur des bourses de fret », Le conseil de marchandises de l'IRU (CTM), Le 7 novembre 2013 à Genève