

Université Abderrahmane Mira de Bejaia
Faculté des sciences économiques, commerciales et des sciences de gestion
Département des Sciences Commerciales



Mémoire de fin de Cycle

En vue de l'obtention du diplôme de master en Sciences Commerciales

Option : Logistique & Distribution

Thème

**Analyse du rôle de la programmation du transport routier de
marchandises (TRM) dans l'amélioration de la logistique**

Cas de Bejaia Logistique (BL)

Préparé par :

- AZZOUG Karim
- AIT MOUHOUB Rachida
- AZIZA Oualid

Encadré par : **M.
MEBARKI Farid**

Jury :

Président : Mme HALFOUNE

Examineur : Mme ZAIDI

Rapporteur : M MEBARKI

Promotion : 2017-2018

REMERCIEMENTS

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

Nous tenons à exprimer notre sincère reconnaissance et nos vifs remerciements à M. Mebarki Farid pour avoir encadré notre travail et pour son suivi, pour ses conseils, sa disponibilité et pour son travail constructif. Nous espérons l'avoir honoré.

Nos vifs remerciements sont également destinés à nos chers parents pour nous avoir soutenus durant notre cursus.

Enfin, nos remerciements s'adressent à tous les enseignants du département Sciences commerciales et à toutes les personnes qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de ce modeste travail.

Karim, Rachida et Oualid

Dédicaces

« Je dédie ce travail à.....

A mes chers parents, aucune dédicace ne saurait être assez suffisante pour exprimer ce que vous méritez pour tout le sacrifice que vous avez donné .puisse dieu, le tout puissant, vous préserver et vous accorder Sante, longue vie et bonheur.

A mes adorables frères et sœurs, A ma binôme Rachida et mon trinôme Oualid. A mes chers amis Hamana, Lamine, Amiroche et Massi, Ainsi que les amis de l'association scout Ben Salah Azzedine, en témoignage de l'amitié qui nous uni et des souvenirs de tous les moments que nous avons passe ensemble, je vous dédie ce travail et je vous souhaite une vie plein de sante et de bonheur.

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

Karim

Dédicaces

« Je dédie ce travail à.....

A mes chers parents, aucune dédicace ne saurait être assez suffisante pour exprimer ce que vous méritez pour tout le sacrifice que vous avez donné .puisse dieu, le tout puissant, vous préserver et vous accorder Sante, longue vie et bonheur.

A mes adorables frères Arezki, Ouali, Ahmed et sœurs Fatima, Razika, Salma et leur maris, A mon binôme Oualid et mon trinôme Karim, A mes chers amis(e) Sabrina, Hayat, Sinya, Zoulikha, Samia, sousou, djamel, Chouchou, Alloua, nacer, farid Et tous mes chères cousines michel, khoukha, samra et voisins Hakim, Lyes et Mheni, de l'amitié qui nous uni et des souvenirs de tous les moments que nous avons passe ensemble, je vous dédie ce travail et je vous souhaite une vie plein de santé et de bonheur.

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

Rachida

Dédicaces

Je dédie ce modeste travail

A mes chers parents

A toute ma famille

A mes amis

Liste des figures

Liste des figures

N° de figure	Titre de figure	N° de la page
Figure n°01	les activités principales de la logistique dans une entreprise	9
Figure n°02	Le processus de la chaîne logistique	10
Figure n°03	Les flux de la chaîne logistique	11
Figure n°04	Validité du contrat de transport	30
Figure n°05	la répartition des routes en Algérie, 2017	37
Figure n°06	Le réseau routier en Algérie	38
Figure n°07	représentation graphique des statistiques des sinistres durant 5 années	56
Figure n°08	Activité de service programmation	58

Liste des tableaux

Liste des tableaux

N° du tableau	Titre du tableau	N° de la Page
Tableau n°01	impact de prestation sur la performance logistique le triptyque (cout-qualité-délai)	20
Tableau n°02	Avantages et inconvénients du TRM	32
Tableau n°03	répartition du réseau routier en Algérie, 2017	37
Tableau n°04	Répartition des effectifs selon la nature de la relation de travail Mars 2018	51
Tableau n°05	Répartition des accidents de travail selon les mois 2016	53
Tableau n°06	Répartition des accidents de travail selon les mois 2017	53
Tableau n°07	statistique des sinistres BL	56
Tableau n°08	Les forces et les faiblesses de BL	64
Tableau n°09	Les opportunistes et menace de l'entreprise BL	64

Liste des abréviations

Liste des abréviations

1PL: First party logistics

2PL: Second Party Logistics

3PL: Third party Logistics

4PL: Fourth Party Logistics

5PL: Fifth Party Logistics

A: Auto routes

ASLOG : association logistiques

BBA: Bordj Bou Arreridj

BL : Bejaia logistique

CC : Chemins communaux

CQD : cout qualité et délai

CTR : contrat du transport routier

CW: Chemins de wilaya

FMS: Feelt Management System

GMAO : Gestion de Maintenance Assistée par Ordinateur

GPRS : General Pack Radio Service (service général de radiocommunication par paquets)

HSE : Hygiène, sécurité, environnement

LLP : Lead logistics provider

ONS : organisation national des statistiques

RH : Resource Humaine

RN : Route nationale

SARL : société a responsabilité limitée

TMF : transport de marchandises & frigorifique

TMS: Technique Management System

TRM : transport routier des marchandises

US : United Stat

Sommaire

Introduction générale	1
Chapitre I : logistique et développement de ses prestations	4
Section 01 : logistique, évolution, historique, fonctions	4
Section 02: Développement des prestataires logistiques	14
Chapitre II : Généralités et historique du transport de marchandise	22
Section 01 : transport routier de marchandise	22
Section 02 : développement des prestataires logistiques	36
Chapitre III : étude de cas sur le rôle de la programmation du TRM au sein de Bejaia Logistique	46
Section 01 : méthodologie de la recherche	46
Section 02 : Présentation de BL et ses principales activités et missions	48
Section 03 : la programmation du TRM au sein de BL	57
Conclusion générale	67

Bibliographie

Annexes

Table de matières

Introduction générale

Introduction générale

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

Le transport de marchandises est à l'origine du commerce et joue un rôle important dans la mondialisation économique depuis le début XX^e siècles.

La fonction logistique ne se limite pas à l'organisation des transports de matière première et de marchandise, mais il s'agit aussi de techniques de contrôle et de gestion des flux de matière et de produits. La chaîne logistique comprend : la logistique industrielle, la logistique de stockage, la logistique de distribution ainsi que la logistique de soutien.¹

Il est donc clair que le bon fonctionnement de l'entreprise repose essentiellement sur la maîtrise de ces flux physiques. En effet, c'est la connaissance et la maîtrise de la logistique qui va déterminer la performance de l'entreprise.

A travers cette évolutions de la logistique ; nous constatons que le transport est une activité indispensable pour la logistiques. Il joue un rôle d'un maillon dans une entreprise, c'est le moyen de déplacement des lieux de production aux lieux de transformation puis les lieux de la transformation vers les lieux de consommation.

De nos jours, les responsables d'entreprises industrielles ont le choix de gérer eux-mêmes leur logistique et transport ou encore recourir à des prestataires externes et ce, dans le but de réduire les charges et les responsabilités mais aussi pour assurer la bonne gestion et rentabilité car cette activité est confiée à des experts spécialisés dans le domaine.

Ces dernières années en Algérie, beaucoup d'entreprises ont donné l'importance à la fonction du transport routier grâce a son effet sur la fonction commerciale et la performance logistique. Parmi ces entreprises, nous citons à titre d'exemples : Bejaia logistique, Numilog, la Flèche bleu, BAC logistique, etc.

Nous avons choisi d'étudier le cas de Bejaia logistique, puisqu'elle a une relation familiale avec une grande entreprise industrielle bénéficiant d'une image de qualité et de

¹ PIMOR (Yves), FENDER (Michel) : Logistique, production, distribution, soutien. DUNOD, 5^e édition, p.04.

Introduction générale

notoriété nationale et internationale. En effet, elle se spécialise dans le domaine de transport routier et devient, aujourd'hui, l'un des meilleurs prestataires et ce, en un temps très réduit. Elle est, d'ailleurs, classée parmi les cinq premières entreprises performantes au niveau national par rapport à sa flotte. Ceci revient aussi au fait que BL dispose de moyens considérables pour ses prestations logistiques et son fonctionnement en général, ce qui lui permet d'avoir une place concurrentielle sur le marché.

A cet effet, nous posons la problématique suivante : **Quel est le rôle de la programmation du transport routier dans l'amélioration de la logistique chez BL?**

De ce questionnement principal, découlent quelques questions secondaires à savoir :

Question n°1 : Quelle est l'importance donnée par l'entreprise BL à la logistique ?

Question n°2 : Quels sont les moyens dont dispose le service programmation de BL pour la réalisation et l'optimisation de sa fonction logistique ?

Question n°3 : Quel est le rôle des programmeurs de BL dans la perspective de satisfaction de la clientèle ?

Pour répondre à ces questions, nous avons proposé les hypothèses de réflexion suivantes :

H1 : La logistique est une fonction importante au sein de BL, et cela revient à l'augmentation de sa part de marché et la capacité de réaliser un bon chiffre d'affaire.

H2 : utilisation des technologies d'information et de la communication pour l'exploitation et le suivi de la flotte de BL.

H3 : la finalité du service programmation consiste à assurer la programmation des camions et la minimisation des coûts.

De plus que l'utilisation d'un ensemble de supports bibliographiques sur le sujet de notre recherche (ouvrages, articles, mémoires et sites internet), nous avons effectué un stage pratique d'un mois au niveau de l'entreprise de transport Bejaia logistique.

Introduction générale

Pour mieux structurer notre travail, nous adaptons la méthodologie suivante :

- dans la première étape, nous consacrerons notre recherche à l'approche théorique sur la logistique et le développement de ses prestataires, ainsi que le rôle du transport routier de marchandises dans l'amélioration de cette fonction logistique, et pour cela nous consulterons les ouvrages, et documents divers, les articles, etc.
- En suite, une étude de cas de l'entreprise Bejaia logistique qui nous amène à adopter un guide d'entretien et d'un stage pratique.
- Afin de bien répondre à notre problématique de recherche, nous avons choisi de diviser notre plan de travail comme suite :

Nous Commencerons par une introduction générale pour introduire notre sujet, puis dans le développement nous allons essayerons de l'expliquée a traves deux chapitres théoriques et un autre qui est pratique, enfin une conclusion générale.

Le premier chapitre est consacré à la logistique et développement de ses prestations, qui se divise en deux sections, la première concerne l'historique et l'évolution de la logistique et ses fonctions, la deuxième au développement des prestataires logistiques.

Le seconde chapitre comprend les généralités et historique du transport de marchandise nous avons devisé ce chapitre en deux section dont la première est consacrée au transport routier de marchandise, la deuxième au transport routier de marchandise en Algérie : Etat de lieux et contexte réglementaire.

Dans le dernier chapitre nous allons présenter, en premier lieu, la méthode de la recherche en deuxième lieu, la présentation de l'entreprise BL et ses principales activités et mission, la dernière sur la programmation du TRM au sien de BL ainsi que la synthèse des résultats et des études de cas sur la résolution des problèmes de transport par l'entreprise Bejaia Logistique.

Chapitre I :
Logistique et
développement de ses
prestataires

Introduction

La logistique est parfois une notion mal comprise et perçue comme un ensemble disparate de moyens utilisés pour approvisionner, produire, entreposer et distribuer les produits d'une entreprise, Alors on trouve qu'il y a une nécessité de coordination de ces fonctions.

Ce premier chapitre va porter sur le cadre conceptuel de la recherche dans lequel nous allons essayer d'éclairer quelques concepts, historiques, évolutions, et développement des prestataires logistiques.

La présentation de ce chapitre se fera à travers deux sections : d'abord la première section sera réservée pour l'origine, historique, évolution de la logistique, puis la seconde section traitera le développement des prestataires logistique, ainsi que les enjeux et performances sur le triptyque (cout, qualité, délai).

Section 01 : logistique, évolution, historique, fonctions

La logistique est vitale pour une entreprise, elle prend rang parmi les préoccupations majeurs d'un responsable marketing, car la bonne qualité d'un produit ne suffit pas, il faut qu'il soit mis à la disposition des consommateurs dans les conditions qui correspondent à leur attentes.

1.1. Origine de la logistique

La logistique est issue du génie militaire, responsable de l'approvisionnement des troupes afin qu'elles conservent leurs capacités opérationnelle dans la durée. Les deux métiers de base de la logistique sont donc la gestion des stocks de marchandises et d'armes puis leur transport. Ceci explique que la logistique moderne soit née chez les transporteurs et chez les grossistes.

Le mot « logistique » a comme racine grecque « logistikos » signifiant avant tout administré. L'institution militaire a utilisé ce terme pour définir l'activité qui réussit à combiner deux facteurs nécessaires dans la gestion des flux : l'espace et le temps. La logistique a donc été un sujet de réflexions intensif pour les grands chefs militaires.² On cite souvent la définition d'origine militaire : « *la logistique consiste à apporter ce qu'il faut, là ou il faut et quand il faut* ». ³

² MORANA (Joëlle) : *De la logistique au supply chain management*, e-thèque, Marseille, 2003, p.09.

³PIMOR(Yves): *logistique techniques et mise en œuvre*, 2^e édition, P. 03.

1.2. Définition de la logistique

On peut définir la logistique comme étant l'ensemble des activités ayant pour but la mise en place, au moindre cout, d'une quantité de produit, à l'endroit et au moment ou une demande existe. La logistique concerne donc toutes les opérations déterminant le mouvement des produits : localisation des usines et des entrepôts, approvisionnement, gestion physique des encours de fabrication, emballage, stockage et gestion des stocks, manutention et préparation des commandes, transport et tournées de livraison.⁴

-L'American marketing association (1935), propose la définition suivante :

*« La logistique regroupe les différentes activités réalisées par une entreprise, y compris les activités de service durant le transfert d'un produit du site de production jusqu'au site de consommation ».*⁵

-ASLOG a défini la logistique comme :

*« Une fonction qui a pour objet la mise a disposition au moindre couts de la qualité d'un produit, a l'endroit et au moment ou la demande existe ».*⁶

L'objectif de la fonction logistique de l'entreprise est coordonner les produits en circulation de manière a ce que les produits circulent en continue (pour diminuer les délais de livraison)et a regrouper les produits (pour diminuer les couts).

1.3. Evolution de la logistique

La définition de la logistique n'a cessé d'évoluer depuis 60 ans:⁷

a)AMERICAN MARKETING ASSOCIATION (1948)

« Mouvement et manutention de marchandises du point de production au point de consommation ou d'utilisation ».

⁴ MORANA (Joëlle) : op. Cit., p.11.

⁵ LE MOIGNE (Rémy) : « Supply chain management : Achat, production, logistique, transport, vente », Edition DUNOD, Paris, 2013. p.20.

⁶ DONIER Philip-Pierre et FENDER Michel : « la logistique globale : enjeux, principes, exemple », Edition d'organisation, Paris, 2002, p. 29.

⁷ MEDAN (Pierre) et GRATACAP (Anne) : Logistique et supply chain management, édition DUNOD, Paris, 2008, P.03.

b) MAGEE J.F INDUSTRIAL LOGISTICS (1968)

« *Technique de contrôle et de gestion des flux de matières et de produits depuis leurs source d'approvisionnement jusqu'à leurs points de consommation* ».

c) HESKETT J.L IN BUSINESS LOGISTICS (1973)

« *Gestion de toutes les activités qui contribuent à la circulation des produit et à la coordination de l'offre et de la demande dans la création d'utilité par la mise à disposition de marchandise en un moment donné* ».

d) SOCIETY OF LOGISTICS ENGINEERS (1981)

« *La logistique est l'art et la science de la gestion, de l'organisation et des activités techniques relatives aux besoins, à la conception, aux moyens d'approvisionnement et de maintenance servant de support aux objectifs, prévisions et opérations* ».

e) ASLOG (association française des logistiques d'entreprise)

« *La logistique est l'ensemble des activités ayant pour objet la mise en place au moindre cout d'une quantité déterminée d'un produit à l'endroit et au moment ou la demande existe* ».

f) J.COLIN et G.PACHE IN la logistique de distribution (1988)

« *La logistique est la technologie de la maîtrise de la circulation physique des flux de marchandises que l'entreprise expédie, transfère (demi-produit...) ou reçoit (matière première...). Elle cherche à en synchroniser les rythmes au sein d'une chaîne dont les opérations tendent à être déclenchées juste à temps de façon à éviter les ruptures comme les engorgements* ».⁸

1.4. Fonctions gérées par la logistique

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

⁸ MEDAN (Pierre) et Gratacap (Anne) : Op. Cit., p.426.

1.4.1. Une logistique d'approvisionnement

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

En générale, permet d'apporter à des entreprises de service ou des administrations les produits divers dont elles ont besoin pour leur activité.⁹

1.4.2. Une logistique de production

Cette fonction consiste à apporter au pied des lignes de fier la production les matériaux et composants nécessaires à la production et à planifier la production, cette logistique tend à absorber la gestion de production tout entière.

1.4.3. Une logistique de distribution

Celle des distributeurs, qui consiste à apporter au consommateur final,

1.4.4. Une logistique de soutien

Née chez les militaires mais étendue à d'autres secteurs, aéronautique, énergie, industrie, etc. qui consiste à organiser tout ce qui est nécessaire pour maintenir en opération un système complexe, y compris à travers des activités de maintenance.¹⁰

1.4.5. Une logistique militaire

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

1.4.6. Une logistique de stock

Le stockage c'est de garder des matières et des produits, en attendant de les utiliser ou de les mettre en vente. La logistique de stock permet la gestion des entrepôts de stockage des marchandises non frigorifiques avec des finalités spécifiques, et assurer un environnement optimal pour la protection de la marchandise et la préservation de la conformité du produit.

1.4.7. Une activité dite de service après vente

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

⁹ PIMOR (Yves) et FENDER (Michel) : *Op. Cit.*, P.04.

¹⁰ *Ibid.*, P.04.

1.4.8. Une logistique de retour (inverse)

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

1.4.9. Une logistique des transports

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

- **Détermination des réseaux de transport**

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

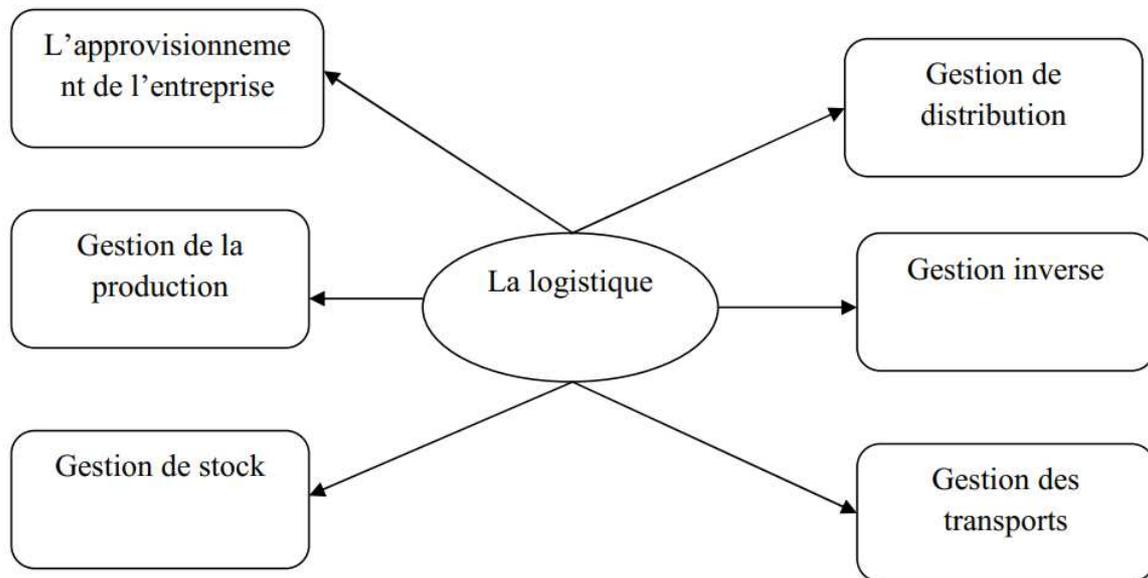
- **Planification des transports**

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

- **Gestion du parc de véhicule**

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

La figure suivante représente et schématise les différentes activités de la logistique qui s'exerce dan une entreprise à savoir :

Figure n°1 : les activités principales de la logistique dans une entreprise

Source : Réalisé par nos soins à l'aide de la documentation utilisée Y PIMOR Yves : logistique, Production, distribution, soutien). 5^e édition DUNOD, P.04.

1.5. La chaîne logistique

Au début des années 1990, une tendance élargissant de la logistique vers un concept plus ouvert : la chaîne logistique ou supply chain.

La chaîne logistique est le système qui permet à l'entreprise d'amener leur produit et leur service jusqu'au client.

Dans cette section, on va expliquer c'est quoi la chaîne logistique, puis les flux de la chaîne logistique et on va terminer par les caractéristiques et enjeux de la chaîne logistique.

1.5.1. Définition de la chaîne logistique

Beaucoup d'auteurs soulignent la difficulté de définir la supply chain management,

Voici quelques définitions :

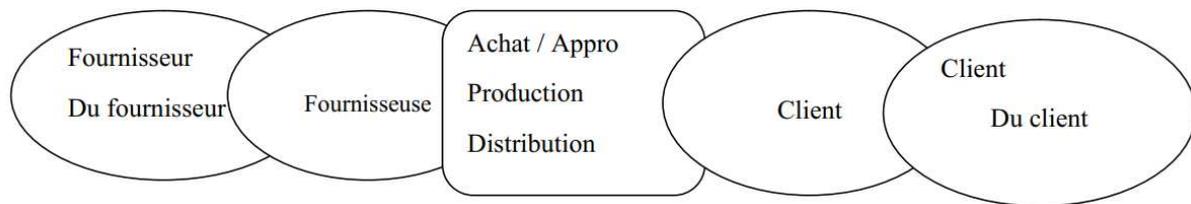
La « supply chain » contient tous les activités associées au flux et à la transformation des biens, depuis les matières premières jusqu'au produit fini livré à l'utilisateur, ainsi que les flux d'information associées.

- En 2004, Lummus et Vokurka, définissent la supply chain comme l'implication dans la livraison d'un produit depuis le stade de matière 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 activités¹¹.

- La délégation générale de la langue française, le 14 mai 2005, elle a donné la définition suivante « c'est l'ensemble des processus nécessaires pour fournir des produits ou des services ». On va bien expliquer cette définition par la figure N01 suivante :

Figure n°2 : Le processus de la chaîne logistique



Source: Towill (D), supply chain management, Paris, 2007, P.41.

- La chaîne logistique peut être considérée comme « les réseaux d'entreprise qui participent, en amont et en aval, aux différents processus de l'activités qui créés de la valeur sous formes de produit et de services apportés au consommateur final, autrement dit, une chaîne logistique est composée de plusieurs entreprises, en amont (fourniture de matières et composants) et en aval (distribution), et du client final »¹². D'après ces définitions, on peut dire que la chaîne logistique est les intervenants dans le processus de production, jusqu'aux aux consommateurs finals en acut (la distribution, la vente, etc.).

1.5.2. Les flux dans la chaîne logistique

Trois catégories de flux circulent entre les acteurs d'une chaîne logistique :

Flux d'informations, flux physiques et les flux financiers. Ces flux font généralement l'objet d'un contrat de partenariat stipulant les droits et les obligations de chaque partie contractante. En effet, un contrat définit la relation de partenariat entre deux entreprises successives d'une chaîne logistique, précisant la nature des différents flux et les modalités de livraison qui doivent être engagées entre les partenaires.¹³

¹¹ FRANCOIS (Julien) : *planification de la chaîne logistique*, PDF, université bordeaux, 2007, p.01.

¹² THIERRY (Caroline) : *gestion de la Chain logistique*, édition bel, Amérique, 2002, p.09.

¹³ MARZOUK (Salah) : *la chaîne logistique*, édition, Paris, 2007, p.14.

- **Flux d'information**

Le flux d'information représente l'ensemble des transferts ou échange données entre les différents acteurs de la chaîne logistique .Il s'agit en premier lieux de l'information commerciale, notamment les commandes passées entre clients et fournisseurs.

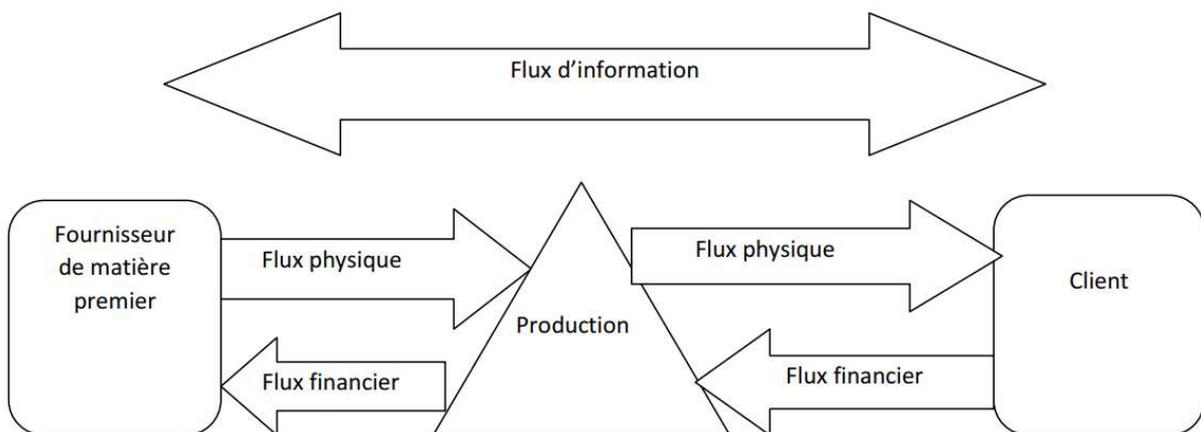
- **Flux physique**

Le flux physique est généralement considéré comme étant le plus lent des trois flux existant parce qu'il est constitué du mouvement des marchandises transportées eux-mêmes transformées depuis les matières premières jusqu'aux produits finis en passant par divers stades de produits semi finis .En conclusion, ce flux est les résultats de la mise en œuvre des divers activités de manutention et transformation des produit soit leur état.

- **Flux financier**

Il concerne toutes les activités de la gestion monétaire dans une entreprise : vente des produits, achats de composants ou de matières premières et aussi de différents outils et équipements de production et tout ce qui concerne les activités location sans oublier le salaire des employés, les investissements lourds tel que la construction de nouveaux bâtiments et les lignes de fabrication.

Figure n°3: Les flux de la chaîne logistique



Source : MARZOUK Salah : la chaîne logistique, édition 2007, paris, p.14.

1.5.3. Les enjeux de la chaîne logistique

Modèles traditionnels de la stratégie se sont complexifier avec le développement de la concurrence mondiale .D'une approche dichotomique de l'avantage concurrentiel :

Domination par les prix (ce qui inclut les coûts) ou différenciation, nous sommes rentre la zone des prix et de la différenciation .Il faut maintenant être « bon partout », dans tous les domaines prix, qualité, délais, flexibilité, niveau de service.¹⁴

a) Les prix /coûts

La pression permanente sur les prix oblige les producteurs à améliorer leur productivité et à revoir leur organisation industrielle. Cette tendance les amènés à agir sur toutes les coutes qu'ils soient direct (main d'œuvre, machine,...etc.) ou indirect usine ou les frais généraux siège.

b) La qualité des produits

La qualité n'est plus vraiment un objectif dans la mesure où elle se présente comme un prés-requis pour pouvoir être compétitive .l'unités de mesure reflète bien le progrès réalisée dans se domaine : du pour-cent le niveau de qualité et passée au « pour mille » puis plus récemment au PPM (pièce défectueuse par millions). Il s'agit pas de niveau e qualité à attendre mais plus tout des couts à parvenir.

c) Délais

Comme son nom l'indique, c'est le temps qui s'écoule entre la demande du client et la réception de produit demandé. Dans les entreprise quelque soit (industrielle ou autre), pour l'utilisateur il le juge comme la tempe entre la constatation du besoin et le moment ou il peut commencer à l'utiliser. Cet écart intègre dans l'opération réalisée soit le fournisseur ou en internes. Pour le fournisseur (préparation de la commande, expédition, ct) par contre les taches internes (constatation des besoins, contacte avec le service achats, passation de la commande, réception et contrôle.

¹⁴ GERARD(B), OLIVIER (B), ALAIN (G), MICHEL (G) : *management industriel et logistique*, 3eme Edition, paris, 2001, p.439.

d) La flexibilité

La flexibilité ou capacité à réagir à des variations de la demande, se présente sous deux aspects : volume ou mix-produits. Le premier indique la capacité de l'entreprise à s'adapter aux variations de la demande en quantités par contre la seconde précise les délais nécessaires, lorsque l'on a prévu de fabriquer un produit donné, pour modifier son plan de fabrication, réorganiser son processus et passer à un autre article.

e) Le niveau de service

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

C'est le concept se comparant aisément, son application pose quelque difficulté, en particulier dans le choix des variables. Faut-il en effet comparer les livraisons effectuées au nombre totale de livraison ou plus tôt choisir le nombre de la ligne de commande, les tonnes ou encore les chiffres d'affaire.

f) Les risques

A l'heure où la technologie permet tout ou presque, on ne supporte plus le moindre risque (le retard, l'erreur, la panne, la faillite du fournisseur, etc.) devient de plus en plus important. Le fonctionnement en juste à temps de bon nombre d'entreprise naît qu'accroître cette peur. Le niveau ou le coefficient de risque est alors devenu un des indicateurs à suivre, pour l'entreprise elle-même, mais aussi pour la société cliente, dans le cadre de la sélection de l'audit de ses fournisseurs. On analyse ainsi successivement les risques potentiels externes provenant du marché, de la concurrence, des échanges, de la législation, etc., et les risques internes liés à l'organisation, la technologie utilisée, le niveau de la main d'œuvre, la gamme de produits et son renouvellement.

g) Potentiel de progrès

Le potentiel reprend des éléments subjectifs et objectifs, permettant de juger des possibilités d'amélioration de la performance de l'entreprise : climat social, âge moyen du personnel, enseigné, organisation par ateliers technologique, communication dans l'entreprise..... Après avoir optimisé leur différentes fonctions séparément production puis distribution et plus récemment achats, les entreprises ont pris conscience que l'amélioration de leur performance passait nécessairement par l'intégration et la vision globale de leur

processeurs .Le concept de logistique puis plus récemment de supply chain a permis d'atteindre ces objectif.

Section 2: Développement des prestataires logistiques

Le métier de prestataire logistique est un métier spécifique du métier de transport et de la logistique a coté d'autres grand métiers, et ce dernier délimite un marché de la prestation logistique, dans lequel des opérateurs entrent en concurrence.

2.1. Définition de la prestation logistique

La prestation logistique peut être définie comme le fait de « *confier tout ou partie d'une chaîne logistique, assurée préalablement à l'interne, avec un transfert éventuel de ressources, sur une durée de long terme, à un prestataire extérieur, dans un objectif de performance* ». ¹⁵

C'est une technique à dissocier de la sous traitante, puisque avoir recours à l'externalisation entraîne, pour l'entreprise, une modification de son périmètre d'activité. D'une firme à un contractant externe spécialisé. ¹⁶

Alors l'externalisation est ; « *un service défini comme le résultat de l'intégration d'un ensemble de services élémentaires, visant à confier à un prestataire spécialisé tout ou partie d'une fonction de l'entreprise (client) dans le cadre d'un contrat pluriannuel, à base forfaitaire, avec un niveau de service et une durée définis* ». ¹⁷

De façon encore plus marquée que pour la sous-traitance, la décision de s'inscrire dans un processus de décision doit se faire dans la durée, et ce pour deux raisons : ¹⁸

- _ La durée de la préparation et de la mise en œuvre, ainsi que l'engagement de ressources financières, techniques et humaines ;
- _ l'externalisation s'appuie sur une coopération contractualisée entre les deux parties.

La mise en place d'un prestataire est donc très complexe et très consommatrice en matière de temps, d'argent et de perte ou d'acquisition de savoir faire. Avoir recours au prestataire c'est aussi faire confiance à une entreprise extérieure.

¹⁵ IVANJ (Vera), MASSON FRANZIL (Yvette) : *externalisation des activités logistiques*, université Nancy 2, 2006, cahier de recherche n°03.

¹⁶ SAINT AMANT (Girard), LEQUIN (Guy) (1997) : *les activités imparties et les raisons de l'impartition informatique dans les grandes entreprises au Canada*, Cahiers C, Montréal. 1997, P.14.

¹⁷ Définition de l'AFNOR : *association française de normalisation*.

¹⁸ FIMBEL (Eric) : *Nature et enjeux stratégiques de l'externalisation*, revue Française de gestion, 2003,

La prestation logistique se justifie d'autant plus aujourd'hui que le climat industriel est assez morose : baisse de la demande et de la productivité mondiale. Ainsi pour les entreprises, l'incertitude commerciale devient de plus en plus présente. La récession économique actuelle n'est pas la seule justification à cette incertitude commerciale, on pourrait également évoquer le changement du comportement du consommateur de façon générale, celui étant devenu beaucoup plus expert, beaucoup plus exigeant et de fait beaucoup plus sensible à l'innovation, créant un taux de rotation des produits chez les consommateurs finaux bien plus important.

2.2. Les prestataires de service

Les prestataires logistiques offrent des prestations de différents types, celle-ci allant du First party logistics (1PL) qui sous-traite le transport. Second Party Logistics (2PL) classique (c'est-à-dire un prestataire effectuant une simple opération de transport). Au Fourth Party Logistics (4PL), pilote de la chaîne logistique globale. Les prestataires logistiques et les entreprises clientes peuvent aussi être arbitrairement classées en fonction du taux d'externalisation ou de prise en charge de la fonction logistique par un tiers :

2.2.1. First party logistics (1PL)

Il s'agit ici de la première forme d'externalisation apparue à la seconde partie des années 1970, avec le transport effectué par un tiers. C'est la première fonction logistique qui a été effectuée par autrui. On l'a nommée 2PL, pour second partenaire logistique. Le premier L correspondant à l'industriel, ou en tout cas à l'entreprise faisant appel à un prestataire pour réaliser une fonction auparavant réalisée en propre.

2.2.2. Second Party Logistics (2PL)

Le Second Party Logistics (2 PL) correspond à un deuxième degré d'externalisation des activités logistiques d'une entreprise.

A ce stade, l'entreprise sous-traite davantage d'activité que pour le 1 PL. À la sous-traitance du transport s'ajoute celle de l'entreposage. Une entreprise 2 PL est donc nécessairement un transporteur qui a des capacités de stockage. L'indemnité dans le cadre de la 2 PL est principalement basée sur le principe du coût par palette (pour le transport et pour son stockage).

L'expression Second Party Logistics (2 PL) désigne le degré d'externalisation mais aussi les entreprises qui réalisent ces prestations.

2.2.3. Third party Logistics (3PL)

Appelé « Troisième partie logistique », s'est progressivement imposé dès le début des années 90. Cela consiste pour une entreprise à sous-traiter une partie de la chaîne logistique à un fournisseur spécialisé qui ne se contente pas seulement d'exécuter la fonction mais qui se charge également de la planifier et de faire le lien avec les autres parties de la chaîne. Le 3PL peut utiliser ses propres moyens ou bien faire appel à un exécutant, dématérialisant ainsi les liens entre son client, sa fonction logistique et ses différentes fonctions.¹⁹

Le 3PL effectue sa prestation avec ses moyens en propre, sans faire appel à l'aide de prestataires extérieurs, sinon il ne correspond plus à une prestation de type 3PL, mais devient une forme plus poussée d'externalisation, un autre type de prestation qui sera développé ultérieurement.

Ce type d'acteur permet à des entreprises non spécialistes du domaine de la logistique de se détacher de cet aspect et de se concentrer sur leur cœur de métier.

2.2.4. Fourth Party Logistics (4PL)

Les prestations de types 4PL sont apparues assez récemment, pour faire face à la complexification des chaînes logistiques, engendrées en partie par l'apparition et le développement du E-Commerce.

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

Le 4PL est de fait un « *intégrateur de supply chain, qui assemble et manage des ressources, des capacités et des technologies au sein de son organisation avec les infrastructures de partenaires tiers, afin de proposer à son client la solution logistique la mieux adaptée* ». ²⁰

Le cabinet Accenture définit pour sa part les 4PL comme « *un intégrateur qui assemble ses propres ressources, capacités et technologies et celles d'autres prestataires pour concevoir et piloter des supply chains complexes* ». ²¹

¹⁹ ELBAZ (J), BATRICH (H) et ABOUDRAR (L) : *Impact de l'externalisation du transport/logistique sur le triptyque coût-qualité-délai*, Université Ibn Zohr, P.467.

²⁰ DOW (N), BAUKNIGHT, JHON (R) et Miller: *the evolution of supply chain outsourcing*, 1999. P.32.

²¹ Accenture, dictionnaire reverso, Edition 1996, P.248.

Le 4PL est donc un pilote de la chaine logistique globale, mais qui effectue ces opérations non pas en propre, mais avec les infrastructures de partenaires tiers, en manageant donc différents prestataires.

Le 4PL a donc à manager différents types de prestataire (2PL ou 3PL) afin de proposer au client la meilleure prestation possible.

2.2.5. Fifth Party Logistics (5PL)

Formule d'externalisation attribuée à des prestataires de services logistiques qui conçoivent, organisent et réalisent pour le compte d'un donneur d'ordre, des solutions logistiques (notamment en matière de système d'information) en mobilisant les technologies adaptées.

C'est la dernière phase d'évolution dans le domaine de la logistique pour une entreprise. Il constitue la clé de la maturité de la Supply Chain, en croisant les compétences entre les acteurs majeurs de la logistique (3PL et LLP).

En outre, le 5PL offre un véritable service tourné vers la satisfaction du client (conseil, audit, assistance, développements spécifiques,...). Le rôle du 5 PL est d'offrir toujours plus de systèmes automatisés et intelligents capables d'améliorer la performance de la Supply Chain Transport.

2.3. Les enjeux des prestataires logistiques

Si cette partie concerne bien de présentés précédemment, la notion d'avantage et de risques liés à ce type de prestation est bien évidemment beaucoup plus présente chez les clients. A savoir les industriels et la grande distribution entre autres. Pour les prestataires de services ce risque est somme toute assez simple à exprimer, puisqu'il s'agit du cœur d'activité de l'entreprise, et donc sa principale source de revenue.

Afin d'introduire les notions d'avantages et de risques pour les industriels, voici les trois éléments clés donnés par Nestlé dans sa revue logistique à bien comprendre en compte avant d'envisager un recours à l'externalisation.²²

- ne pas externaliser un problème, le corriger d'abord !
- ne pas perdre le savoir faire.
- L'externalisation doit apporter une valeur ajoutée à l'entreprise.

²² Nestlé, Physical Logistics, Revue 274, version 2.0, 2008.

Ce sont trois critères qui peuvent paraître somme toute assez simples, mais qui résument assez bien les avantages et surtout les inconvénients et les dérives qui peuvent être engendrés par le recours l'externalisation logistique.

2.3.1. Risques des prestataires logistiques

Les risques de prestataires logistique sont somme toute assez connus et assez évidents.

L'un des premiers évoqué les entreprises est ;

- **La perte de savoir faire :** le fait que le prestataire s'occupe de l'activité externalisé rend le client négligent pour sa gestion ce qu'il fait qu'il perd son savoir-faire et la maîtrise de gestion de l'activité.
- **Perte de contrat direct avec le client :** La prestation logistique peut également avoir pour effet, pour l'industriel principalement, de perdre, au moins de façon partielle, la notion de contact direct avec son client. En effet, si toutes les prestations de transport et d'entreposage sont effectuées par un tiers, l'industriel limite ses interfaces avec son client.
- **S'ouvrir à une entreprise tierce :** c'est-à-dire développer une relation de partenariat avec une autre entreprise, qui pourrait avoir des objectifs divergents, ou en tout cas une mauvaise perception de l'image de marque que souhaite donner l'industriel. L'image et la qualité de service, ou en tout cas la perception que se devrait son client de celle-ci, pourrait s'en retrouver affectées.²³

2.3.2. Avantages des prestataires logistiques

Les avantages de prestataires logistiques sont nombreux pour les industriels, sinon très peu d'entreprises auraient recours à ce type de prestation, et des entreprises de type 3PL ou 4PL ne connaîtraient pas le succès qui est le leur depuis plusieurs années déjà maintenant.

Ainsi l'une des principales raisons de recours ç la prestation logistique est de permettre à l'entreprise de se décharger de ce type de tache,

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

²³ ROMAIN (Gheeraert) : *l'externalisation logistique*, Mémoire master 2, Spécialité logistique professionnel. Université Paris 01, 2010, P.22.

- **La diminution des responsabilités :** Une fois le transport est externalisé, il n'est plus question de s'inquiéter pour la planification des camions ou des transferts et tout cela sera réalisé par le prestataire.
- **L'amélioration de la qualité des services :** Cela permettrait à l'entreprise de fournir à son client final une prestation de meilleure qualité, un taux de service supérieur. L'important est de s'assurer que le prestataire de service réalise les activités de logistique externalisées par l'entreprise en respectant les objectifs initiaux de l'entreprise, sans en dénaturer la nature de la prestation et l'image de l'entreprise auprès de ce client final.
- **Economiser les coûts :** permettre de passer les coûts de la logistique auparavant réalisée en interne de fixes à variables. Cela apporte une plus value comptable et financière indéniable à l'entreprise, en réduisant le volume de ses immobilisations, l'entreprise bénéficie ainsi de ressources supplémentaires, à utiliser selon ses besoins, selon ses souhaits.
- **Reporter la flexibilité de la demande :** surtout dans période de récession économique comme peut le connaître l'activité mondiale aujourd'hui, est un autre véritable argument en faveur de la prestation logistique.

Un dernier avantage, pour le prestataire notamment, est de permettre ;

- **Les économies d'échelle :** En augmentant les volumes gérés par le prestataire, celui-ci lui permet ainsi de réaliser une marge supérieure, en gérant de façon efficace ses coûts fixes. Cela peut également permettre à l'industriel d'obtenir un prix plus avantageux, sous réserve que sa relation avec le prestataire soit suffisamment poussée et aboutie.²⁴

2.4. La performance des prestataires logistiques sur le triptyque cout qualité et délai (CQD)

La mesure de performance constitue un outil qui aide les organisations à répondre aux attentes de la clientèle et à identifier le degré d'atteinte des objectifs en fournissant une évaluation directe des processus logistiques.

Beamon (1998) classe les indicateurs de performance existantes en deux groupes, mesures qualitatives et quantitatives, impliquant la satisfaction du client et la réactivité du

²⁴ ROMAIN (Gheeraert) : *l'externalisation logistique*, Op. Cit., PP.22-23.

client, la flexibilité, la performance des fournisseurs, les coûts et ceux utilisés dans la modélisation de la chaîne d'approvisionnement.

Pour des soucis de simplification, les indicateurs de performance est composé de :

- Coûts logistiques ;
- Capacité, Rapidité et fiabilité de livraison ;
- Taux de rotation des stocks ;
- Satisfaction des clients.

Concernant l'impact de prestation sur la performance logistique et principalement ses impacts sur le triptyque « coût-qualité-délai ».

Tableau n°1 : impact de prestation sur la performance logistique le triptyque (coût-qualité-délai)

Le triptyque	L'impact
Coûts	Relation positive entre la prestation logistique/logistique et la maîtrise des coûts de transport, d'approvisionnement
Qualité	La prestation de transport et des activités logistique permet d'améliorer la qualité du service offert aux clients
Délais	La prestation du transport/logistique permet d'améliorer le respect des délais pour les entreprises

Source : Réalisé par nos soins à l'aide de la documentation utilisée « tiré de Kroes et Cosh, 2010 ».

Conclusion

La logistique occupe une place essentielle dans l'organisation de l'entreprise. Qui est en pleine d'évolution et leur histoire ne va certainement pas s'arrêter.

La spécialisation de la fonction logistique se traduit en même temps par la croissance de la part de la sous-traitance. De cette manière, les entreprises industrielles ou commerciales concentrent leurs efforts sur leur cœur de métier.

Chapitre 02 :
Généralités et historique du
transport routier de
marchandises

Chapitre II : Généralités et historique du transport routier de marchandises

Introduction

Depuis l'antiquité les transports jouent un rôle éminent dans la vie économique et sociale. Les transports constituent un secteur privilégié au sein de la théorie économique.²⁵ L'homme actuel se déplace beaucoup plus en plus loin (pour le travail, les achats, loisir, etc.). Le moyen de déplacement est un symbole de liberté, de maîtrise de la technologie, de réussite sociale et outil d'aménagement du territoire.

Ce chapitre se subdivise en deux sections. la première section portera sur quelques notions liés au transport, les différents modes de transport, les avantages et les inconvénients de chaque modes de transport et le rôle du transport dans l'économie. Après dans la deuxième section, nous allons parler de transport routier de marchandises.

Section 01 : transport routier de marchandise

Les activités de transport et de la logistique ont été considérées simultanément pendant des siècles, c'est pour cela le transport est un instrument et intermédiaire indispensable pour effectuer et développer les activités de chaque entreprise.

1.1. Historique de transport

Avant la domestication, le transport est géré par les humains. Les termes utilisés dans ce cas sont : (le port, le portage...etc.). Il tire, il pousse et il propulse (une bicyclette ...etc.) dès lors qu'il invente la roue. À la fin du XXe siècle, les véhicules à propulsion humaine atteignent des records.

À partir de la domestication, 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 » (chars, 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, 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

²⁵ QUINET (Emile) : *transport et théorie économique*, Edition presse de l'Ecole des ponts, Paris, 1993, P.07.

Chapitre II : Généralités et historique du transport routier de marchandises

vent contribue avec les insectes et notamment les abeilles la pollinisation, en transportant le pollen ou à déplacer les planeurs.

C'est le résultat de l'invention de la chaudière à vapeur et de la machine à vapeur, puis de la locomotive, de l'automobile, dès lors que la vapeur est utilisée pour mouvoir un véhicule ; en même temps, différents types de carburants sont inventés ou utilisés, pour améliorer la puissance des moteurs, plus tard pour les rendre moins gourmands : le gaz, 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. Notion de transport

Le transport est un élément fondamental de toute activité, qu'il s'agisse d'activité économique, de loisirs, de sport, de secours ou d'action militaire. Il se réalise par le déplacement d'engins mobiles (voiture, bateaux, trains, avion...etc.).

- Selon le petit robert définit le transport comme le « fait de porter pour faire parvenir à un autre lieu ».²⁶
- Le transport est le moyen d'acheminement des hommes et des marchandises échangés par voie terrestre, maritime, aérienne. Les transports incluent la nature des produits transportés (marchandises, hommes, information).²⁷
- L'exercice d'une activité de transport se fait généralement dans le cadre de procédures qui dépendent d'un système d'exploitation et est soumis par une réglementation qui touche divers aspects depuis l'homologation des moyens de transport, l'agrément des conducteurs et les règles de fonctionnement (vitesse, règles de sécurité... etc.).

Le transport est un secteur clé pour le développement d'un territoire donné. En effet, dans une économie moderne, le transport joue un rôle prépondérant car il facilite non seulement les échanges entre agents économiques, mais également il améliore la :

- circulation des personnes et des biens, des idées et des services, ainsi que le raffermissement des liens d'amitié et de fraternité entre les peuples.
- Elle est ainsi considérée comme la catégorie d'activité consistant à déplacer des objets matériels, grâce à la mise en œuvre des moyens spécifiques et déterminés. Certains de

²⁶ Petit robert, Dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française, paris, édition 1970, P.431.

²⁷ NONJON (Alain) : *comprendre l'économie mondiale*, édition Ellipses, 1995, P.264.

Chapitre II : Généralités et historique du transport routier de marchandises

ces moyens sont mobiles : les véhicules ou engins moteurs (il s'agit des voitures, wagons, navires, avion...etc.). Les autres moyens de transport sont immobiles : les infrastructures de circulation (route, voies ferrées...etc.). Ou de transbordement (gares, ports...etc.).²⁸

1.3. Les différents modes de transport

Un mode de transport est, dans un sens plus général, un accessoire utilisé par un être humain afin de se déplacer du point A au point B. Il existe différents modes de transport, tel que la voiture, la motocyclette et le vélo, qui sont des moyens de transports individuels. Il y a également les modes de transport en commun, tels que le métro, le train, le taxi, etc. et bien d'autres. Finalement, compte tenu de leur coût et du statut spécial pour lequel on les utilise, il y a également le bateau et l'avion, qui sont en général des moyens de transport de masse utilisés pour le déplacement sur de longues distances.

1.3.1. Transport maritime

Le transport maritime est vital pour le commerce international et possède un quasi-monopole pour les échanges massifs (notamment transports pétroliers) à longue distance pour lesquels il est sans conteste le mode le plus économique.

1.3.2. Transport terrestre

Les systèmes de transport terrestre rassemblent deux modes principaux : la route et le rail.

a) Transport routier

La route est le grand vainqueur de la concurrence intermodale. Il existe une large gamme de services qu'elle est la seule à pouvoir assurer dans des conditions économiquement efficaces. Sa croissance spectaculaire s'explique par de nombreux facteurs techniques, économique, psychologique, sociologique, etc. mais il faut souligner que c'est le facteur technique qui marque le succès du mode, et plus particulièrement, la qualité de souplesse et d'adaptation aux progrès techniques. Il peut assurer plusieurs opérations, transport de

²⁸ NETTER (Maurice) : *capacités de transport, coûts de transport et organisation de l'espace*, Revue économique, 1974, PP.257-274.

Chapitre II : Généralités et historique du transport routier de marchandises

personnes, transport des marchandises, transport urbains, transport de rase compagne, sur des distances courtes, moyennes et longues avec des unités de changes allant jusqu'à 40 tonnes.²⁹

b) Transport ferroviaire

Le transport ferroviaire s'effectue sur des voies ferrées, ce qui comprend: le train, le métro et le tramway. Il présente certains avantages, sur les autres modes de transport.

Le transport par voies ferrées est souvent plus rapide que par la route (système de guidage et absence d'obstacles). Il est relativement peu coûteux.

1.3.3. Transport par conduites

Les transports par conduite ou par oléoduc sont obtenus à l'intérieur d'une infrastructure fixe, par différence de pression, sans utilisation d'un engin mobile. L'infrastructure peut être matérialisée par une canalisation (en forme tubulaire) ou par une ligne (filiforme), ligne électrique.³⁰

1.3.4. Transport aérien

Le transport aérien est une activité consistant à déplacer des passagers ou du fret par la voie aérienne, c'est le mode le plus récent et celui qui connaît le développement le plus rapide, infrastructures et matériels ont connu une évolution considérable.³¹

Il est devenu véritablement un transport de masse avec l'apparition des avions gros porteurs et les compagnies aériennes à bas prix. Sa suprématie est contestée par les trains à grande vitesse sur les trajets de moins de trois heures.

1.3.5. Le transport fluvial

Le transport par voie fluviale se réalise dans des voies navigables naturelles où des canaux voir jusqu'à des accès maritime. Il offre des capacités d'emport qui se chiffrent en certaines et meilleurs de tonnes.

²⁹ HARRAR(Sabéha) : *transport de marchandises et impact sur l'activité économique régionale, cas de la région Nord-Ouest*, Mémoire de magister. Faculté des sciences économique, de gestion et des sciences commerciales, 2012, P. 18.

³⁰ WICKHMAN (Sylvain) : *Economie des transports*, Sirey Paris, 1969, P. 24.

³¹ MERLIN (Pierre) : *le transport aérien*, la documentation française, études de l'économie, 2000, P.43.

Chapitre II : Généralités et historique du transport routier de marchandises

1.3.6. Le transport postal

Le transport postal s'agit de transporter des colis, des produits à quantité très limitée. Avec la Poste, les entreprises peuvent faire transporter des marchandises de détail et des chargements partiels ou complets le plus simplement du monde.

1.4. Transport routier des marchandises

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

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

1.4.1. Définition du TRM (transport routier des marchandises)

Le transport routier des marchandises est le fait de porter pour déplacer une marchandise d'un lieu, dit lieu de départ, a un autre, dit lieu d'arrivé, pour une finalité commerciale. En profondeur le TRM est « *un élément incontournable de toute la chaine logistique du fait de ses qualités propre* ». ³²

C'est tout type de véhicule qui transporte des marchandises d'un point à un autre (exemple : point de vente au point de production, point de production au point de vente, point de vente jusqu'à client final etc.).

Pour une entreprise, le transport de marchandise est une activité indispensable dans la chaine logistique. Il permet l'approvisionnement de l'entreprise en matières premières, effectuer les déplacements à l'intérieur de l'entreprise, l'acheminement des produit finis aux lieux de consommation ou bien encore l'inverse qui est des lieux de consommation aux lieux de production.

1.4.2. Types et acteurs du transport routier des marchandises

Dans le transport routier de marchandises, l'observation sociale est, comme l'observation économique, confrontée au partage du marché entre une profession bien identifiée sectorielle

³² Le Québec en route. www.mtq.gouv.qc.ca. Politique sur le transport routier des marchandises, 2009-2014.

Chapitre II : Généralités et historique du transport routier de marchandises

ment, celle du compte d'autrui, et de l'autre une profession transversale à l'ensemble des branches professionnelles, celle du compte propre.

a) Typologie du transport routier des marchandises

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

➤ Transport pour compte propre

Visant le déplacement de biens dont les transporteurs propriétaire, soit parce qu'il les a produits, soit parce qu'il s'en est rendu acquéreur.³³

On parle du transport en compte propre lorsque la marchandise est la propriété de l'entreprise. Celle-ci est transportée par ses propres véhicules et conducteurs ou des véhicules loués avec ou sans conducteur. Le transport pour compte propre doit rester une activité accessoire pour l'entreprise.³⁴

➤ Transport pour compte autrui

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

Pour Bouchet le transport est considéré comme « *une activité économique qui qualifie un type donné de déplacement d'un objet dans l'espace se fondant sur des usages sociaux qui peuvent varier d'un type de déplacement à un autre et sont susceptibles d'évoluer* ». ³⁵

b) Les acteurs du transport routier des marchandises

En distingue deux agents économiques : le chargeur (client) et le transporteur (fournisseur) unis par une relation de service.³⁶ Par ailleurs cette relation de service entre le

³³ SAINT-ELOI (Jean-Pierre): *pratique du transport routier de marchandises*, 3^e édition. P. A2.

³⁴ DAMIEN (Marie-Madelaine) : *Transport et logistique*, DUNOD. P. 433.

³⁵ Bouchet P (1988), *transport international dans l'économie mondiale*, Economica, Paris. P.23.

Chapitre II : Généralités et historique du transport routier de marchandises

prestataire et son client, a tendance à s'enrichir quand elle s'élargit à la gestion logistique à partir des logisticiens.

- **Les chargeurs**

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

D'après Marie-Madelaine Damien, le chargeur c'est une : « *Personne physique ou morale qui s'occupe de la mise en place de la marchandise dans le véhicule de transport pour l'acheminer à destination. Le chargeur procède au chargement et a la rédaction des documents relatifs au transport, à moins qu'il n'ait confié cette dernière tâche à un intermédiaire* ». ³⁷

Selon les domaines d'activité, on peut distinguer deux principaux types de chargeurs : (Les industriels et les distributeurs). Donc, le chargeur(le donneur d'ordre initial d'une mission de transport) est une entreprise de production ou de distribution qui souhaite transporter des marchandises.

➤ Le chargeur cherche à :

- ✓ la réduction de leur coût et les délais de livraison et de fabrication.
- ✓ la diminution des stocks et l'amélioration du service rendu au client.
- ✓ la flexibilité de la prestation logistique afin de mieux répondre aux besoins de leurs clients.

- **Les transporteurs**

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

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

Le transport routier des marchandises est une activité dont les principales qualités, il offre aux usagers des services rapides, efficaces, souplesse, la flexibilité, le faible coût de

³⁶ Stéra, Rapport (service d'étude techniques des routes et autoroutes) d'études, Interaction transport et logistique, étude de cas sur le triangle de Weimar, 2007, P.47.

³⁷DAMIEN (Marie-Madelaine), Op. Cit., P.427.

Chapitre II : Généralités et historique du transport routier de marchandises

revient. C'est aussi un mode particulièrement bien adapté aux courtes et aux moyennes distances qui en fait un maillon indispensable de la logistique.

- **Les logisticiens**

Le prestataire logistique peut se définir comme. « *Le professionnel qui gère les flux de marchandises et d'informations, depuis l'usine jusqu'aux rayons des magasins, voire au domicile du client* ». ³⁸ Il répond à une logique client/fournisseur et ses prestations sont généralement complexes.

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

1.4.3. Contrats du transport routier de marchandises

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

a) Définition de contrats du transport routier des marchandises

« *Le contrat du transport routier (CTR) est une convention par laquelle un transporteur professionnel (appelé voiturier) s'engage à déplacer une certaine quantité de marchandises d'autrui (appelées envoi) d'un point à un autre, contre rémunération, selon un mode de transport déterminé* », ³⁹ dans un délai fixé par un texte légal ou réglementaire, par la convention des parties ou par l'usage.

b) Validité du contrat de transport

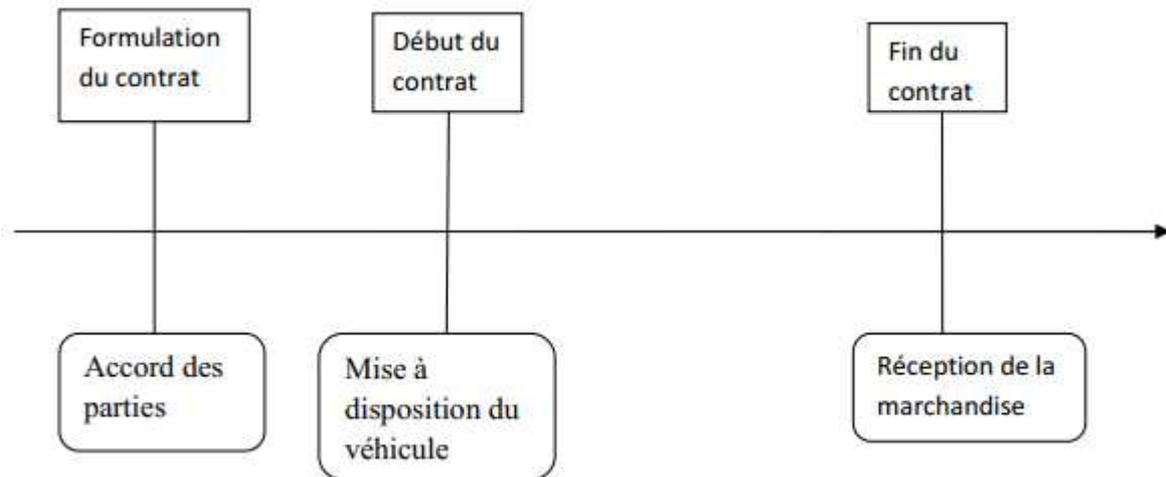
Une fois signé et approuvé par parties concernées, le contrat de transport commence dès la mise à disposition du véhicule de transport et prendra fin à la livraison de la marchandise à l'endroit convenu contre un paiement.

³⁸ SAVY (Michel) : Interaction transport et logistique, étude de cas sur le triangle de Weimar, 2007, P.47.

³⁹ Code commerce Algérie, article 36 relatif au transport, édition AGS, Alger, P.19.

Chapitre II : Généralités et historique du transport routier de marchandises

Figure n°4 : Validité du contrat de transport



Source : réalisé par nos soins à l'aide de document, Jean-Pierre Saint-Eloi, « pratique du transport routier de marchandises » ; 3eme édition. PP. A2-A3.

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

A propos de ce titre on va démontrer le rôle de TRM, et ses enjeux envers différentes points de vue.

a) Le rôle du transport routier de marchandise

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

- L'intégration de transport dans le cycle de production et de consommation
- La réduction de la distance qui permet de baisser le cout de déplacement physiques des biens et services.
- La création des richesses par l'expansion des activités de production

Dans ce qui suit, nous résumons le rôle de transport dans trois points essentiel :

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

Chapitre II : Généralités et historique du transport routier de marchandises

b) Les enjeux du transport routier de marchandise

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

➤ Du point de vue développement économique

Le transport de marchandises à une importance vitale pour le développement d'une économie qui relève plusieurs enjeux de compétitivité et de l'efficacité. Donc, ce secteur doit répondre aux besoins des services de qualité à moindre couts, et engendrées des emplois qui contribuent au dynamisme économique.⁴⁰

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

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

➤ Du point de vue social

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

➤ Du point de vue sécurité

La sécurité ou bien la prévention routière concerne donc la prévention d'accidents se présente à tout moment sur la route dans le but de protéger la vie des personnes.⁴¹

Pour avoir un bon déroulement de secteur de transport, et assurer dans un cadre sécuritaire, l'Etat doit définir un système de contrôle qui s'appuie sur la responsabilité de tous les acteurs

⁴⁰ ABBAS Faham et BACHIR Siham(2015).l'impact de l'activité portuaire sur le transport terrestre cas wilaya de Bejaia, mémoire de master. Faculté science économique, Université de Bejaia. PP.20-21.

⁴¹ <http://lesdefinitions.fr/securite-routiere>.

Chapitre II : Généralités et historique du transport routier de marchandises

de la chaîne de transport et mise autant sur l'inspection en entreprise que sur le contrôle sur route. Il doit mettre en œuvre des normes techniques assurant un haut niveau de sécurité, et réaliser des aménagements aux infrastructures routières qui rendent plus sécuritaire la circulation des camions.

➤ Du point de vue environnemental

Le transport de marchandises contribue de façon significative au bilan global de consommation d'énergie et d'émissions de polluants.⁴² Il est à l'origine de plusieurs nuisances environnementales. Les principales sont :

- ✓ L'émission de polluants atmosphériques locaux ;
- ✓ L'émission de nuisances sonores ;
- ✓ L'émission de gaz à effet de serre.

1.4.5. Avantages et inconvénients du TRM

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

Tableau n°2 : Avantages et inconvénients du TRM

Avantages	inconvénients
- Moyen de transport direct	- Restriction sur les temps de conduite
- Moins de manutention	- Saturation des infrastructures
- Flexibilité	- Moyen de transport polluant
- Délais relativement rapides	- Pas recommandé pour les longues distances
- Service en porte à porte, sans rupture de charge	- Augmentation des restrictions légales
	- Prix moins compétitifs

Source : Legrand. G & Martinil, « *management des opérations de commerce international* », 6^e édition-DUNOD, Paris, 2003. PP.11-12.

⁴²www.techniques-ingenieur.fr/base-documentaires/genie-industriel-th6/logistique-ti0_é/transport-routier-ag8100/role-dominant-du-transport-de-marchandises/univ.hotmail

Chapitre II : Généralités et historique du transport routier de marchandises

1.5. La place du transport face aux évolutions des processus logistique

L'activité de transport ne se résume pas à de simples déplacements physiques des biens qu'il conviendrait d'optimiser en termes de coûts, de temps ou coûts non monétaires (sécurité, confort, ...). Les situations de transport sont aussi fortement conditionnées par les acteurs qui participent directement ou indirectement à cette transaction d'une part, et aux transformations structurelles de l'économie d'autre part (Bernadet, 1985). Elles doivent s'envisager comme un construit social entraînant une diversité des situations de transport.

Nous considérons d'une part ici le transport comme une activité aux facettes multiples, ce qui complexifie son analyse, dès lors qu'il devient difficile de dissocier le simple déplacement des biens des prestations logistique de coordination des processus productifs entre les acteurs d'une chaîne, et non uniquement comme une activité à optimiser au sein d'une firme. Le rôle du transport est ainsi différent en fonction des processus productifs et logistiques à l'œuvre.⁴³

1.5.1. L'articulation transport et logistique

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

1.5.2. La place de la stratégie de transport aux évolutions du processus logistique

Les stratégies de transport sont toujours le fruit de contraintes multiples, et qu'elles ne peuvent être considérées isolément. Elles sont notamment fortement dépendantes des processus logistiques, et des contraintes qui pèsent sur les systèmes productifs. La place du transport sera donc très différente, en fonction des contextes, logistique et productifs. Les préoccupations de durabilité constituent des éléments qui vont affecter le contexte de fonctionnement des entreprises. Elles sont donc amenées à modifier les processus productifs et logistiques et donc également le rôle du transport.

⁴³ C. Blanquart, V. Carbone, les cahiers scientifique du transport, N° 54/2008, P.12.

Chapitre II : Généralités et historique du transport routier de marchandises

1.5.3. Les enjeux pour la caractérisation des processus logistiques « durable »

La caractérisation de la place du transport dans la logistique durable nécessite ainsi d'envisager deux niveaux distincts d'analyse.

D'une part, il faut préciser le cadre qui définit les marges d'évolution de la logistique, c'est-à-dire qu'il faut examiner comment émerge le besoin logistique et de transport et ce qui explique l'intégration, et les possibilités d'intégration, des préoccupations de durabilité dans le processus logistique.

Deuxièmement, il faut analyser dans le détail et au cas par cas comment le processus logistique évolue pour intégrer éventuellement des préoccupations environnementales et sociales. A ce stade, il nous paraît important de tenir compte de la diversité des processus logistiques.⁴⁴

1.5.4. Missions de transport d'une fonction logistique dans une entreprise

Certains auteurs ont décrit la logistique par le cinq qualités suivantes : « *assurer la disponibilité d'un produit ou d'un service, dans de bonnes conditions, au bon moment, au bon endroit, au bon client, au couts le plus juste* ». Ces qualités ne peuvent exister en l'absence d'un dispositif efficace du transport. Ce qui nécessite les missions de transport suivantes de la fonction logistique :

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

Le transport est la deuxième composante prise en compte dans la détermination d'une infrastructure logistique, pour les raisons principales, liées à son prix de revient, au temps qu'il représente et pendant lequel les marchandises ne sont plus disponibles, par les implications de chaque rupture de l'évaluation de la performance de la chaîne logistique.

⁴⁴ C. Blanquart, V. Carbone : Op. Cit., P.15.

Chapitre II : Généralités et historique du transport routier de marchandises

L'offre de transport quant à elle est multiple, au regard des moyens qu'elle met en œuvre des voies de communication qu'elle utilise, de la taille des entreprises qui effectuent la prestation de transport.⁴⁵

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

- Qualité du transport

La qualité du transport recouvre plusieurs notions, qui peuvent être plus ou moins maîtrisables :

_ Le délai de transport ou plus exactement sa durée. Il n'est maîtrisable qu'en choisissant un mode de transport différent. Il faut noter que la durée de la rupture de charge est souvent incluse dans le (délai de livraison). La rupture de charge sera définie plus bas.

_ La capacité à maintenir en état les marchandises transportées, en évitant qu'elles soient abimées, détruites, volées, ...

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

- Offre de transports et les infrastructures

La pertinence d'un choix de transport dépend bien entendu de la marchandise transportée, mais aussi de son degré d'urgence et du coût du transport en relation avec les deux points précédents.

Mais ce n'est pas tout. En effet, l'absence ou l'inefficacité relative des infrastructures chargée de recevoir les moyens de transport rend inefficace le mode de transport qui aurait été retenu, et oblige à mettre en place une alternative moins favorable.

- Ruptures de charges

La rupture de charge est un moment pendant lequel la marchandise change de lieu. Elle s'accompagne souvent d'un transfert de responsabilités, c'est-à-dire qu'elle change au même moment de garde. Cette rupture de charge intervient généralement au

⁴⁵ www.etudes-et-analyses.com. Ecole supérieure des travaux publics de l'institut National polytechnique. (22/03/ 2009 à 21h00).

Chapitre II : Généralités et historique du transport routier de marchandises

moment du chargement, du chargement de moyen de transport, ou au moment de son déchargement.

Section 02 : Le transport routier de marchandise en Algérie : Etat des lieux et contexte réglementaire

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

Il représente une part importante du secteur économique. En Algérie et selon les statistiques de l'ONS, en 2010, ce secteur représente plus de 10% du produit intérieur brut. En effet, l'activité économique nécessite un volume de transport de marchandises conséquent, qui reflète les quantités produites par les diverses branches d'activités.

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

2.1. Réseau routier Algérien

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

Ce réseau sera complété par :

Un important tronçon de 4545 km d'autoroute qui est en voie de réalisation, et qui devrait à terme relier la ville d'Annaba de l'extrême Est jusqu'à la ville de Tlemcen à l'extrême Ouest. Une deuxième autoroute des hauts plateaux surplus de 2020 km.

Un projet d'autoroute transsaharienne qui va traverser du Nord au Sud. Cette route est promue par le gouvernement pour accroître le commerce entre les six pays traversés par la route transsaharienne (Algérie, Mali, Niger, Nigeria, Tchad et Tunisie).⁴⁶

⁴⁶ www.mtp.gov.dz/direction. (13/04/2018 à 20h30).

Chapitre II : Généralités et historique du transport routier de marchandises

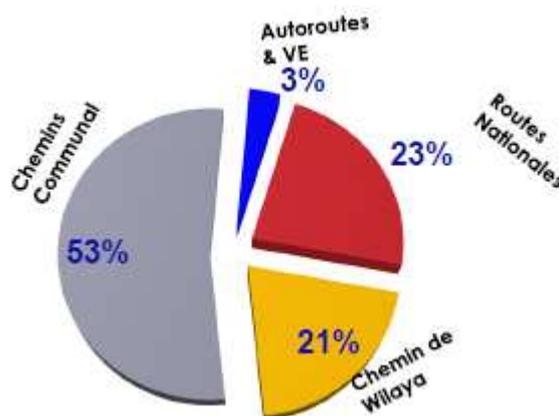
Tableau n°3 : répartition du réseau routier en Algérie, 2017

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

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

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

Figure n° 5 : la répartition des routes en Algérie, 2017



Source : réalisé à l'aide du tableau précédent.

Le secteur des travaux public s'attèle chaque année à réaliser des actions qui permettent la sauvegarde et la préservation du patrimoine routier existant, d'une part, et d'autre part à développer des projets structurants, qui visent à mettre en valeur de manière cohérente le territoire.

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

Chapitre II : Généralités et historique du transport routier de marchandises

Figure n°6 : Le réseau routier en Algérie



- L'autoroute Est-Ouest
- La 2^{ème} Rocade d'Alger
- Les Pénétrantes Nord- Sud
- L' Autoroute des H. Plateaux
- LA 3^{ème} Rocade
- LA 4^{ème} Recadre
- Les liaisons A.E.O – Ports
- La Route Transsaharienne

Source : ministre de travaux publics et des transports

2.2. Les infrastructures routières algériennes

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

a) L'autoroute Est-Ouest

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

Les responsables de la direction régionale de l'agence nationale des autoroutes d'Oran ont indiqué au ministre que le taux d'avancement des travaux a atteint 61% au niveau des 15 stations et du siège de la direction d'exploitation régionale de ces stations et devront être

Chapitre II : Généralités et historique du transport routier de marchandises

achevés fin octobre 2018, suivant un calendrier en cours d'exécution par une société étrangère du projet.⁴⁷

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

b) Autoroute de hauts plateaux

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

c) Pénétrantes nord-sud

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

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

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

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

-La 2^{ème} rocade relie Zeralda à Boudouaou ;

-La 3^{ème} rocade relie Cherchel à Tizi-ouzou ;

-Et la 4^{ème} rocade relie Bordj Bou Arreridj à Khemis Miliana.

Ce projet permet de décentraliser la circulation et la congestion à la capitale.⁴⁸

⁴⁷ www.Algerie-focus.com. (06/05/2018 à 15h00).

⁴⁸ www.mtp.gov.dz. (06/05/2018 à 16h30).

Chapitre II : Généralités et historique du transport routier de marchandises

2.3. L'évolution des infrastructures routières en Algérie

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

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

Pour cela l'Algérie a affecté environ 39.6 milliards d'euros pour le développement de l'infrastructure routière dans le plan 2015-2019, dont plus de 1000 km d'autoroutes et 7000 km de routes secondaires. Cela comprend la construction de l'autoroute des hauts plateaux, d'une valeur de 6.6 milliards d'euros, sur 1020 km, qui sera divisée en dix tronçons, avec des travaux réalisés par des entrepreneurs locaux.⁴⁹

2.4. Cadre institutionnel et réglementaire du transport routier de marchandises en Algérie

Les différents cadres, règles et conditions liés au TRM en Algérie :

2.4.1. Cadre institutionnel

Le principal acteur du « secteur des transports » est l'Etat. Il intervient par l'intermédiaire du ministère des travaux publics et des transports.

Dans le cadre de l'organisation du système des transports terrestres, le ministère des travaux publics et des transports et ces organes déconcentrés sont chargés :

- D'initier et de proposer les éléments de la politique générale des transports terrestres et urbains et de veiller son application.
- De réglementer et contrôler les conditions générales d'exercice des activités de transport.
- De promouvoir le développement des systèmes de transports collectifs en milieu urbain et le transport multimodal.
- De promouvoir la recherche, les études, les statistiques et l'information.⁵⁰

⁴⁹ www.thebig5constructhfrica.com. (08/05/2018 à 21h00).

⁵⁰ Ministère des travaux publics et des transports.

Chapitre II : Généralités et historique du transport routier de marchandises

2.4.2. Cadre législatif

Deux textes législatifs régissent l'activité des transports routiers de marchandises en Algérie, à savoir :

- Loi n° 01-13 du 07 aout 2001 relative à l'orientation et à l'organisation des transports terrestres
- Loi n° 01-14 relative à l'organisation, la sécurité, et la police de la circulation routière.

Le transport routier de marchandises comprend le transport public et le transport propre compte.

a) transport public : les transports effectués à titre onéreux pour le compte du tiers par des personnes physiques ou morales autorisées à cet effet ;

b) transport pour propre compte : les transports effectués par des personnes physiques ou morales pour leurs besoins exclusifs à l'aide de véhicules leur appartenant.

Art.15. « les opérations de transport doivent faire l'objet d'un contrat conformément à la législation en vigueur ».

2.4.3. Cadre réglementaire du transport routier de marchandises

➤ Activité de transport routier

Art. 2. 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 aout 2001, susvisée.⁵¹

_ 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 de la loi n° 01-13 du 7 aout 2001, susvisée.

Art. 3. — conformément aux dispositions de l'article 17 de la loi n° 01 – 13 du 7 aout 2001, susvisée, l'exercice des activités de transport routier de personnes et de marchandises et

⁵¹ J.O, N° 44. Secrétariat général du gouvernement, Algérie. 2001-08.08.PP.03-09.

Chapitre II : Généralités et historique du transport routier de marchandises

soumis a une autorisation préalable délivrée par le directeur des transports de wilaya territorialement compétent.

Pour les services de transport public routier d'intérêt national, l'accord préalable du ministre charge des transports est requis.

Cette activité est régie par « le décret exécutif 04-415 qui fixe les conditions de délivrances des autorisations d'exercice de activités de transport routier de personnes et de marchandises ».

a) Arrêté du 22juillet 2006 définissant les modèles-types des documents liés à l'exercice des activités de transport routier de personnes et de marchandises ;

b) Arrêté du 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 ;

c) Arrêté du 11 aout 2007 portant cahier des charges-types fixant les conditions d'exploitation de l'activité de transport routier public de marchandises.

➤ **Auxiliaires de transport routier de marchandises**

Cette activités est régie 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 ». ⁵²

Ce texte définie les conditions d'exercent des prestions d'affrètement, de groupage, de stockage, de livraison, de distribution, de commission de transport et de courtage de fret.

➤ **Transport routier des matières dangereuses**

Cette activité est régie par le « décret exécutif n° 03-452 du 1^{er} décembre 2003 fixant les conditions particulières relatives au transport routier de matières dangereuses ».

Art.4. « nonobstant la réglementation en vigueur l'exercice d'une activité professionnelle portant principalement sur les matières et produits chimiques dangereux est soumise à agrément préalable. ⁵³

⁵² J.O. N° 62.du ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement. 2005. P.06.

Chapitre II : Généralités et historique du transport routier de marchandises

Ce texte définit :

- Les conditions de déplacement des matières dangereuses d'un point à un autre ;
- Le type de véhicules automobiles appropriés ;
- La qualification du personnel de bord ;
- Le type d'emballage ;
- Etc.

2.5. Statistiques du transport routier de marchandises

Le parc à disposition des 230000 opérateurs de transport public de marchandises est de 303600 véhicules (dont 99 est privé).

Le parc propre compte à disposition des 199200 opérateurs économiques (dont la charge utile est égale ou supérieure à 5,5 tonnes) est de 352900 véhicules (dont 88 est privé).⁵⁴

L'Algérie dispose d'un certain nombre d'atouts qui font d'elle un marché à fort potentiel et dont l'environnement lié à la logistique du transport international des marchandises est largement perfectible.

Le volume annuel global du commerce extérieur de l'Algérie (importation et exportation) s'est établi ces dernières années à près 115 milliards de dollars US.

Les paramètres liés au transport de marchandises sont estimés, selon des statistiques du Ministère des Transports, en moyenne annuelle, à près de :

- 123 millions de tonnes de marchandises embarquées et débarquées par les ports algériens
- 1,5 millions de conteneurs embarqués et débarqués
- 11.000 navires à l'entrée des ports algériens
- 38.000 tonnes de fret aérien dont près de 35.000 tonnes sur le réseau international
- 4,87 millions de tonnes de marchandises sur le réseau ferroviaire
- 360.000 opérateurs de transport routier de marchandises

⁵³ J.O.N° 75. De la république Algérienne. 2003. P.05.

⁵⁴ Direction de transport routier de la wilaya de Bejaia. Le 28/04/2018.

Chapitre II : Généralités et historique du transport routier de marchandises

- 545.000 véhicules composant le parc de transport routier de marchandises avec un tonnage utile de près de 5 millions de tonnes.⁵⁵

Conclusion

Le transport routier de marchandises est devenu, dans la seconde moitié du xx siècle, le principal mode de transport terrestre. Il dut son succès en particulier au développement du réseau routier.

Le transport routier des marchandises en Algérie constitue un pilier important pour le développement économique et pour les entreprises spécialisées dans cette logistique.

Aujourd'hui, le transport est le cœur de la vie quotidienne du citoyen et de la compétitivité de l'entreprise, car c'est un maillant très important pour mieux gérer les différentes fonctions soit a l'intérieur de l'entreprise ou bien a l'extérieur.

Ce secteur du transport routier de marchandises à un rôle majeur dans la logistique, le chapitre suivant va démontrer l'amélioration donnée par ce service à la logistique d'une entreprise spécialisé dans le domaine de la logistique et du transport à savoir : Bejaia Logistique.

⁵⁵Salon international du transport et de la logistique.23.26.2016. P.03.

Chapitre III :
**Étude de cas sur le rôle de la
programmation du TRM au
sein de Bejaia Logistique**

Chapitre III : étude de cas sur le rôle de la programmation du TRM au sein de Bejaia Logistique

Introduction

Après avoir exposé dans les deux chapitres précédents, les différents concepts théoriques de transport et son rôle dans le domaine de la logistique et afin de vérifier nos hypothèses de travail, nous allons procéder à la réalisation d'un stage pratique appuyé avec une enquête auprès d'un prestataire de transport à savoir Bejaia Logistique.

Alors dans ce chapitre, il faut noter que la première section sera consacrée sur la méthodologie de notre recherche, puis dans la deuxième, nous allons présenter l'organisme d'accueil (BL) et ses principales activités et nous terminerons par les moyens et techniques de la programmation du transport au sein de BL.

Section 01 : méthodologie de la recherche

A travers cette section, nous allons présenter les différentes méthodes utilisées pour la collecte d'informations ainsi que les difficultés rencontrées durant notre stage à BL.

1.1. Le stage pratique

Nous avons effectué notre stage pratique qui a duré plus d'un mois au sein de l'entreprise BL car cette dernière est spécialisée dans le transport routier de marchandises et qui offre des prestations aux autres entreprises industrielles pour distribuer leur produits.

Nous avons choisi d'entamer notre stage au niveau de BL car notre thème de recherche fait partie du domaine d'activité de cette entreprise qui est le transport et logistique, aussi par rapport à son image et la place qu'elle occupe sur le marché national.

L'objectif de notre étude est de vérifier les hypothèses proposées dans l'introduction et de répondre à la question principale qui est : « **quel est l'impact de la programmation du TRM au sein de BL sur la logistique ?** ».

Durant le déroulement de notre stage pratique, nous avons été bien accueillis par le service DRH ainsi que d'autres service comme : commercial, exploitation, programmation, maintenance et service HSE. Il faut noter aussi que nous avons été orientés par des personnels qui sont aptes et motivés à nous expliquer et répondre aux différentes questions.

Par conséquent, nous sommes arrivés à récolter un maximum d'informations et ce, malgré les quelques difficultés auxquelles nous avons fait face telles que :

Chapitre III : étude de cas sur le rôle de la programmation du TRM au sein de Bejaia Logistique

- Le non accès à certaines données estimées confidentielles selon les responsables interrogés ;
- Le choix de la période de notre stage qui a coïncidé avec phase de forte pression pour le personnel de BL et ce, revient à la forte demande des clients, ce qui fait que le personnel s'occupe du règlement des problèmes de gestion et reste très peu disponible ;
- Enfin, le manque de travaux récents sur la question du transport et ses techniques de programmation au sein de BL, fait qu'il y a un manque de documentation au sein la bibliothèque de l'entreprise.

1.2. Construction du guide d'entretien

A l'aide du stage pratique, nous avons pensé à utiliser un autre moyen de collecte d'informations à savoir le guide d'entretien.

Ce dernier a été destiné à l'ensemble des responsables des différents services de l'entreprise BL d'un échantillon de 15 à 20 personnes. Pour les interrogés ont donc subi des entretiens semi-directifs avec des questions ouvertes leur laissant l'occasion de s'exprimer avec liberté.

Toutefois, la structure de notre guide d'entretien est découpée en trois axes (thématiques) : le premier axe consacré pour présenter l'entreprise et sa mission par rapport a la logistique, en suite le deuxième axe sera sur les différentes services existant au niveau de BL, en fin le troisième axe se focalise sur la programmation de la flotte de BL.

Le premier axe a pour objet de présenter l'entreprise BL et sa structure ainsi que sa place dans le domaine du transport et l'importance donner a la logistique.

Le deuxième axe sert à présenter de manière séparée les différentes services qui existent a l'intérieur de BL et quelques structures aussi l'importance de chaque service.

Enfin, le troisième axe se focalise à répondre a notre problématique de recherche qui est basée sur la programmation du TRM au sein de BL et la structure de ce service, en suite sa finalité, techniques et moyens utilisés.

Chapitre III : étude de cas sur le rôle de la programmation du TRM au sein de Bejaia Logistique

Section02 : Présentation de BL et ses principales activités et missions

Bejaia Logistique est une grande entreprise de prestation, elle fait du transport routier de marchandises et se trouve de plus en plus en concurrence avec d'autres prestataires à savoir : Numilog, la Flèche bleu, TMF, BAC Logistique, etc.

2.1. Présentation de l'entreprise BL, Historique et Evolution

2.1.1. Présentation de BL

BL est une récente entreprise de transport, inscrite au registre de commerce sous le numéro 07B0185663. Elle assure le transport public de marchandises en disposant d'une importante parc de transport. En outre, elle propose la location de location des engins et du matériel pour bâtiments et travaux publics.

Elle possède un capital de 7000000000DA et a réalisé un chiffre d'affaire qui dépasse de 1000000000DA.

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

2.1.2. Historique de l'entreprise

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

Au cours des années, la production de cette dernière a augmenté, elle n'est plus limitée comme avant. Son système de distribution a lui aussi été touché par ces problèmes, et la maintenance de ses moyens de transports coûtait très cher surtout dans la période hivernale.

La SARL « IFRI » s'est trouvée dans une situation très délicate. Elle se préoccupait du transport plus que de l'amélioration de son activité principale qui est l'eau minéral et les boissons et la qualité de ses produits. De peur que sa gamme se rabaisse sur le marché face à

Chapitre III : étude de cas sur le rôle de la programmation du TRM au sein de Bejaia Logistique

ses concurrents qui sont très nombreux, la SARL « IFRI » décida de décentraliser son service « Parc et transport » et de l'externaliser pour alléger la charge sur leurs ressources humaines et se focaliser sur sa production. Comme perspective, les gérants envisageaient de créer une entreprise de transport pour éviter les couts engendrés par l'utilisation de ces véhicules surtout dans la période hivernale, et avoir le droit de les louer. Cette entreprise qu'elle a nommé BEJAIA LOGISTIQUE « **BL** » est créée au mois d'octobre de l'année 2008.

Au début, « BL » n'était qu'une petite entreprise qui se charge seulement du transport de la marchandise de son entreprise mère. Au fil des années, elle s'est lancée et réalisa de très grands bénéfices, ce qui fait que son activité évolue au fur et a mesure que sa performance. Elle est devenue une entreprise à part, qui pense et agit par elle-même. Avec son parcours qui était inattendu, l'entreprise a réussie à évoluer de la petite entreprise qu'elle été en 2016 a une grande entreprise actuellement.

2.1.3. Indicateurs de performance et de qualité

- **Flotte importante**

- Plus de 340 camions (bâchés, plateaux, porteurs, portes conteneurs...).
- Capacité de chargement de 30 a 40 tonnes /92m³ de volume.
- Matériel récent a la pointe de l'innovation ; une pensée pour l'environnement qui s'implique dans la réduction des émissions de CO2.

- **Matériels sur et performants**

- Atelier mobile équipé d'une assistante technique 7/7 j.
- Atelier intégré doté d'un équipement de maintenance performant issu d'une technologie de pointe soutenu par un magasin de pièces de rechange d'une superficie de plus de 550m².
- Station a carburant intégrée d'une capacité de stockage de 200 000 litres.
- Portique lavage opérationnelle 24/24 ; flotte prête et propre a chaque instant.

Chapitre III : étude de cas sur le rôle de la programmation du TRM au sein de Bejaia Logistique

- **Personnels qualifiés**

-Personnel qualifiés ; plus de 135 professionnels spécialisés dans l'entretien, la maintenance et la gestion afin de mieux répondre aux attentes les plus exigeantes de notre clientèle.

-Chauffeurs expérimentés ; avec des cycles de recyclage et de mise a niveau continuellement.

- **Flotte géo-localisée**

-Localisation des véhicules à temps réel avec une assistance commerciale 24h/24 ; suivi instantané des commandes et des livraisons avec une traçabilité de la marchandise.

-Autonomie du client de suivre lui-même l'évolution d'une livraison à temps réel.

- **Commandes en ligne**

-Portail web dédiés aux clients pour la passation des commandes.

-Messagerie automatique d'information des ressources planifiées (chauffeur, camion...).

2.1.4. Organigramme de l'entreprise BL

La structure de l'organisation de la SARL Bejaia Logistique repose sur un modèle que nous avons présenté dans l'annexe n° 2.

- **Organisation des ressources humaines de BL**

La structure de l'entreprise BL est découpée en trois services: l'administration, la maintenance et du parc. Au cours du mois de mars 2018 est enregistré un grand effectif de 600 employés, ces derniers personnels sont géré par un Chef de Département des Ressources Humaines et sont réparti comme suit:

Chapitre III : étude de cas sur le rôle de la programmation du TRM au sein de Bejaia Logistique

Tableau n°4 : Répartition des effectifs selon la nature de la relation de travail Mars 2018

Structure	Contrat à durée indéterminée	Contrat à durée déterminée	Dispositif d'aide l'insertion professionnelle	Apprentis	Total	Taux
Direction	1	0	0	0	1	0,17%
Administration	25	3	6	4	38	6,33%
Maintenance	76	12	0	7	95	15,83%
Parc et transport	387	78	1	0	466	77,67%
Total	489	93	7	11	600	100%

Source : document interne de service RH

2.2. Activités et missions de l'entreprise BL et ses services

2.2.1. Activités de BL

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

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

2.2.2. Missions de BL

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

- ✓ Assurer l'arrivée en bon état des marchandises transportées ;
- ✓ Mettre en place des programme d'investissement ;
- ✓ Fidéliser ses clients et essayer d'en acquérir d'autres ;
- ✓ Améliorer son système de distribution ;
- ✓ Assurer un bon climat de travail pour les employés ;
- ✓ Une meilleure gestion et développement des RH et leurs 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.

Chapitre III : étude de cas sur le rôle de la programmation du TRM au sein de Bejaia Logistique

- ✓ La bonne gestion de conduite, exploitation ; maintenance et développement de ses réseaux.
- ✓ Et enfin, Assurer la sécurité pour tout personne morale ou physique soi à l'intérieur de BL ou en rapport avec l'activité de distribution des marchandises.

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

2.2.3. Les différents services de BL

Comme BL a plusieurs activités et services. Nous avons constaté qu'elle se base sur trois piliers principaux qui sont : le service commercial, le service exploitation et enfin, le service maintenance. Grâce à ceux-ci BL dispose de l'avantage d'assurer la garantie, la disponibilité et la proximité de ses produits, ce qui permet sans doute de satisfaire et de fidéliser ses clients.

Avant de passer à présenter et expliquer ces trois piliers, il y a nécessité de noter qu'il existe d'autres services importants à savoir :

➤ **Service RH**

Les gestionnaires de ce service sont bien placés pour jouer un rôle clé et déterminant afin d'aider leur organisation à réaliser son objectif de devenir une entreprise responsable sur le plan social et environnemental-qui réduit ses impacts négatifs et augmenter ses impacts positifs. Et parmi ses différentes missions on trouve :

- suivi des emplois des personnels ;
- recrutement des personnels, et charger aussi a les formé ;
- s'occupe de la gestion administrative (paiement, congé et les heures supplémentaires,...).

Ce service est considéré comme un moteur du rendement financier, aussi sert à sensibiliser l'ensemble des personnels sur les différentes risques a travers les différentes formations et des séminaires, en conséquence pour assurer le développement de leur tache en terme qualité et quantité.

Chapitre III : étude de cas sur le rôle de la programmation du TRM au sein de Bejaia Logistique

➤ Service hygiène sécurité environnemental

Le chargé HSE participe à la définition de la politique de sécurité de BL (personnels, matériels, condition de travail et respect de l'environnement) et prévient les risques d'accidents et de maladies.

HSE dans BL est structuré pour orienter, gérer et certifier les stratégies, procédures afin d'atteindre les objectifs de cette organisation, et qui veille à :

- Fournir un travail et l'améliorer ;
- Gérer les risques, augmenter l'efficacité ;
- La gestion des déchets et qui doivent être récupérés par un organisme agréé ;
- Contrôler la réglementation, habilitation (ex : check-list).

Lorsqu'ils arrivent des dégâts à l'intérieur de BL y'avait une alarme d'alerte pour assembler les personnels dans un endroit sécurisé afin de maîtriser le danger.

Ces tableaux consistant à avoir le rôle de service HSE sur la dégradation des risques au sein de BL durant les Années 2016-2017.

Tableau n°5: Répartition des accidents de travail selon les mois 2016

	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	TOTAL
Nombre d'accidents avec arrêt	2	3	2	5	6	6	1	9	5	6	3	4	52
Nombre d'accidents sans arrêt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nombre de jours d'arrêt	55	49	29	46	87	60	7	103	77	57	46	68	684

Source : document interne du service HSE.

Tableau n°6: Répartition des accidents de travail selon les mois 2017

	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	TOTAL
Nombre d'accidents avec arrêt	6	0	5	4	4	4	4	6	3	6	4	1	47
Nombre d'accidents sans arrêt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nombre de jours d'arrêt	72	0	56	66	28	78	40	91	41	80	76	7	635

Source : document interne du service HSE.

La totalité des accidents que BL a enregistrés durant l'Année 2016 est de 52 avec 684 jours d'arrêt de travail. Par contre durant l'Année 2017 est de 47 accidents avec 635 jours

Chapitre III : étude de cas sur le rôle de la programmation du TRM au sein de Bejaia Logistique

d'arrêt de travail, il ya une dégradation de nombre d'accidents et d'arrêt de travail cela veut dire que le service HSE veille a l'amélioration de son activité et la sécurité du personnels.

➤ **Service marketing :**

Ce services est-il pour objet de promouvoir l'image de l'entreprise a partir :

- Des réseaux sociaux ;
- participation aux foires et salons national et international ;
- l'abeillage des camions.

➤ **Le service commercial**

Le service commercial représente l'image de BL et essaye de gérer sa flotte, grâce aux responsables qui suivent leur tache d'une phase de réception de commande jusqu'une phase de satisfaction et fidélisation.

A ce titre, le commercial peut mener plusieurs activités en même temps :

- La prospection est sa tache première qui consiste à attirer et acquérir de nouveaux clients à BL ;
- La communication qui lui permet de transmettre des informations concernant le service aux clients ciblés ;
- Le service qui doit intervenir avant et après la vente en se mettant a la disposition des clients et en écoutant ses remarques ;
- Une bonne négociation sur les différentes conditions des deux cotés avant de signer les contrats ;
- La vente qui vient conclure la phase de l'approche du client et de la présentation commerciale du service, afin de leur proposant des offres complémentaires et des promotions pour objectif de les fidéliser ;

La réception des commandes au niveau de ce service se fait soit par mail, bon de commande ou bien par téléphone. Après la réception le traitement se fait par une application des commandes.

Concernant les principaux points et conditions sur les quels le commerçant de BL signe les contrats avec les clients :

- Le délai ;

Chapitre III : étude de cas sur le rôle de la programmation du TRM au sein de Bejaia Logistique

- Le prix ;
- La manutention ;
- L'immobilisation ;
- L'assurance des marchandises ;
- Le paiement.

Nous déduisons alors que le rôle principal du service commercial consiste à suivre et gérer la relation client dans sa globalité de la prospection jusqu'à la fidélisation.

➤ **Service maintenance**

Dés lors que BL aborde la maintenance de parc d'équipement, elle peut être confrontée aux divers problèmes qui causent des effets négatifs sur toute l'activité de l'entreprise.

Ce service est découpé en deux volets, la maintenance préventive la ou BL arrive a intervenir avec un nombre de 90% et pour but de réduire la probabilité de défaillance ou de dégradation d'un service rendu, par contre la maintenance curative avec un nombre d'intervention de 10% pour redonner au matériel des qualités perdues nécessaires a son utilisation (réparation, dépannage).

BL met une combinaison (matériels, personnels) a la disposition de service maintenance, on trouve l'atelier mécanique mobile pour des panes des camions en dehors de la zone, autre atelier mécanique par spécialité, plus de son professionnel pour entretenir le matériel.

Les outils de gestion de maintenance assistée par ordinateur (GMAO) permettant de partager l'ensemble des données de maintenance au sein d'une équipe ou a l'échelle de l'entreprise.

➤ **Service exploitation**

Le responsable d'exploitation du TRM gère et synchronise l'activité d'un service ou d'un site d'exploitation de TRM, dans ses dimensions commerciales, techniques, financières et sociales en accord avec les règles de sécurité ainsi que la réglementation de TRM, pour objectif de qualité de service, cout et délai.

BL considère le service d'exploitation comme un cœur de son métier, il est structuré de trois postes qui sont :

Chapitre III : étude de cas sur le rôle de la programmation du TRM au sein de Bejaia Logistique

- **Charge suivi sinistre**

-Ce poste s'occupe pour annoncer tout ce qui est malheurs, dommages pour BL comme (les incendies, les accidents, etc.).

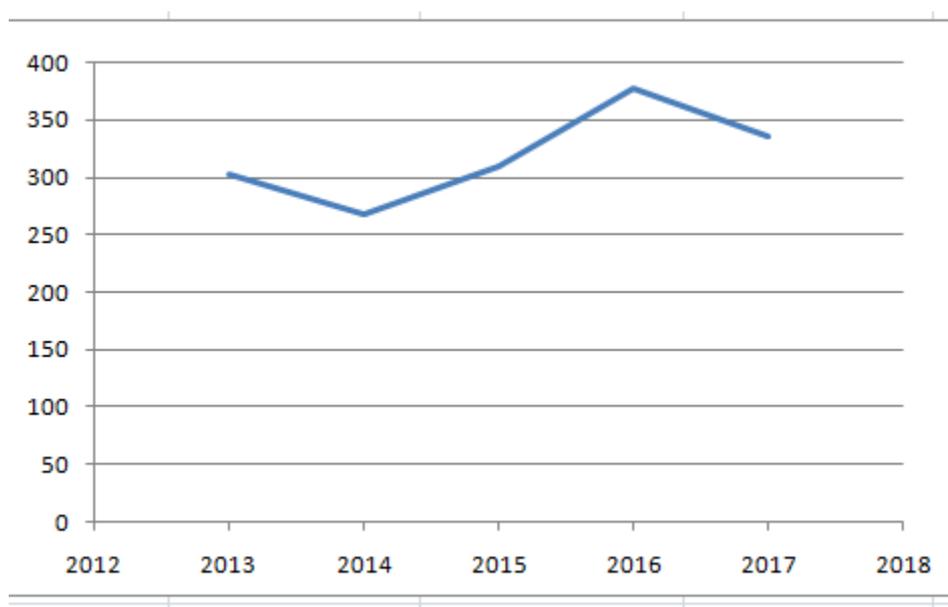
-chargé aussi sur quelques équipements (tenus des chauffeurs, boîte à pharmacie, ceinture d'arrimages, etc).

Tableau n°7 : statistique des sinistres BL

Année	2013	2014	2015	2016	2017
<i>NBR sinistres</i>	302	268	310	377	336

Source: document interne du service exploitation.

Figure N°7 : représentation graphique des statistique des sinistres durant 5 années



Source : document interne du service exploitation

Durant l'année 2013, l'entreprise BL a enregistré un NBR de sinistres de 302, en suite au cours de l'année suivante nous avons remarqué une diminution jusqu'au 268, et a partir de 2014 jusqu'à 2016, nous lisons une augmentation qui s'élève a 377 a cause de l'évolution de sa flotte, après l'efforts fourni de la part des différentes services de BL comme (HSE, maintenance,...), BL arrive a réduire les sinistres en 2017 jusqu'à 336.

Chapitre III : étude de cas sur le rôle de la programmation du TRM au sein de Bejaia Logistique

- **Charge des dossiers d'exploitation**

Le responsable de ce poste veille à régler tout document de bord (carte grise, assurance, contrôle technique, vignettes, permis de circulation des camions, assurance de marchandise, autorisation de TRM, etc.).

- **Coordinateur de TRM**

Combinaison des différentes informations sur le TRM concernant :

- la disponibilité des camions et chauffeurs ;
- vérification des horaires de départ et d'arrivée pour déterminer l'immobilisation ;
- vérification des ordres de mission ;
- vérification des rapports d'activité de jour.

Section 03 : la programmation du TRM au sein de BL

Cette section rentre dans l'étude de notre cas pratique. Nous allons commencer par la présentation du service programmation qui travaille en collaboration avec le service exploitation. Ensuite, Nous tenterons de tracer les objectifs et les tâches des programmeurs et les moyens mis à leur disposition pour atteindre leur buts et répondre à quelques questions, telles que : *comment s'effectue la programmation des camions, la planification des tournées et l'optimisation du trajet ? Quelle sont les enjeux et les contraintes prise en compte dans l'optimisation ? Quelle est leur rôle dans la logistique ?* Nous allons procéder enfin à recenser les différents problèmes auxquels fait face le service où nous avons effectué notre stage.

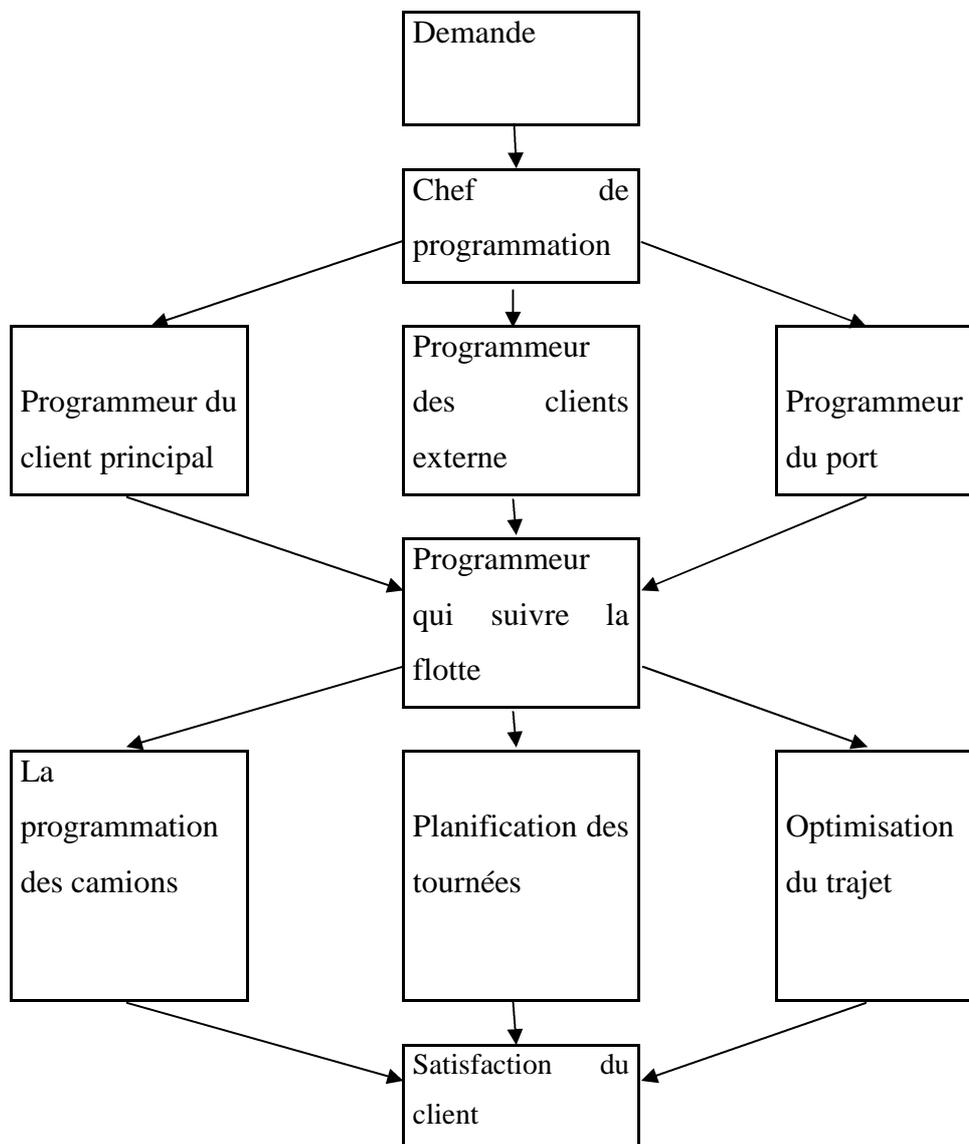
3.1. La présentation du service programmation (camions, chauffeurs)

Le service programmation se base sur une logistique de transport et sert à gérer la flotte de BL, Signalons que le service se compose du chef de programmation et quatre programmeurs qui sont structurés comme suit :

Chapitre III : étude de cas sur le rôle de la programmation du TRM au sein de Bejaia Logistique

Ce schéma présente la structure et finalité du service programmation afin de satisfaire les clients.

Figure n°8 : l'activité du service programmation



Source : réalisé par nos soins à l'aide des données l'enquête.

Le premier s'occupe exclusivement du programme du client principal qui est l'entreprise mère IFRI ;

Le deuxième programmeur chargé du programme des autres clients, comme La Belle, Soupi Mama et Condor... ;

Chapitre III : étude de cas sur le rôle de la programmation du TRM au sein de Bejaia Logistique

Le troisième programmeur s'occupe spécifiquement du programme du port, avec les différents importateurs et exportateurs ;

Enfin, le quatrième programmeur veille à atteindre la finalité fixée par le service programmation, qui est la satisfaction des besoins dans des conditions économiques et pour un niveau de service déterminé.

3.1.1. Différents tâches de service programmation

Le service Programmation assure les tâches suivantes :

- Etablir le programme des rotations selon les différents commandes des clients ;
- Suivre les camions non chargés, en cours de chargement et ceux déjà chargé ;
- Etablir les ordres de missions et les bons chargements des différents chauffeurs et leurs repos, ainsi que de signer les congés et les accidents de travail ;
- Transmettre en fin de journée le programme (rapport d'activité) au chef de programmation, aussi les différents états aux différents services et aux concernés ;
- S'assurer du bon cheminement de la marchandise ;
- Informer en cas de besoin les clients sur la position des chauffeurs et des camions, ainsi que leurs destinations, l'heure de sortie et le suivi de leurs trajets ;
- Saisir les heures, les dates et les kilométrages des départs et arrivés ;
- Informer le gestionnaire du personnel sur tout abandon d'un chauffeur ou d'un convoyeur.

3.1.2. Finalité du service programmation

La finalité de service programmation peut être résumée en trois points essentiels :

- **La programmation des camions**

Elle s'effectue à l'aide de l'application fleet-center grâce à la quelle il effectue le suivi des camions sur le GPRS et transmet les informations (où se trouve chaque camion dans tout le territoire national, est-ce qu'il est arrivé au lieu d'acheminement ou sur le chemin du retour, et même s'il est en arrêt ou pas) sur tous les camions dont dispose BL, aux concernés pour les aider dans leur mission, grâce à fleet-center qui leur offre toutes informations dans ils ont besoin, ils arrivent à accomplir leurs missions. Grace à cette application, l'opérateur définit la meilleure programmation possible.

Chapitre III : étude de cas sur le rôle de la programmation du TRM au sein de Bejaia Logistique

➤ Planification des tournées

Le travail à ce niveau consiste à fixer dans le temps, les dates de début et la durée de chaque mission, et intègre l'ordonnancement, c'est-à-dire la détermination d'ordre de la succession de différentes activités.

Avec un programme qui est de J-1 (le programme de demain arrive aujourd'hui), ce qui aide à la planification des tournées et à la programmation. Ce qui laisse du temps aux programmeurs pour accomplir au mieux leurs missions, et aussi facilite la reprogrammation en cas de changement du programme.

Le service peut compter sur une flotte de plus de 340 camions S/R et de 330 chauffeurs.

➤ Optimisation du trajet

Pour optimiser et rentabiliser au maximum la flotte, la politique de l'entreprise est de faire en sorte qu'aucun camion ne sorte vide. C'est pour cette raison qu'elle dispose d'entrepôts de débardage dans les différentes wilayas, comme Oran, Ouargla, BBA et autre, spécialement dédiés aux produits IFRI puisque c'est le client principal.

Prenons un exemple : s'il y a une demande d'acheminement du client condor à Sétif pour Alger, un camion ne doit pas aller jusqu'à Sétif, d'abord il achemine une cargaison à l'entrepôt de débardage, avant d'aller au client Condor pour prendre un produit et l'acheminer aux lieux de vente.

Enfin, toujours dans l'objectif de minimiser les frais de mission, tous ces derniers ont une durée maximale qui est donnée dans l'ordre de mission (on précise la date de sortie et la date d'entrée et même l'heure). Voir le document annexe N° 3.

3.1.3. Les enjeux et les contraintes prises en compte dans le cadre d'optimisation

➤ Les enjeux d'optimisation

Les enjeux d'optimisation de la logistique sont :

- Optimiser les couts logistiques au niveau global ;
- Optimiser les couts de distribution (des usines vers les entrepôts, des usines vers les clients, des entrepôts vers les clients) ;

Chapitre III : étude de cas sur le rôle de la programmation du TRM au sein de Bejaia Logistique

- Optimiser la configuration logistique (pour réduire les couts de transports et de stockage) ;
- Optimiser les processus et l'organisation qui contribuent à respecté les délais ;

De manière générale pour réaliser et optimiser le triptyque (le cout, délai et la qualité).

➤ Les contraintes prise en compte dans le cadre de l'optimisation

Les contraintes prise en compte par le service sont :

- L'affectation des produits aux points de production ;
- La capacité de stockage des dépôts ;
- La capacité en transport, des points source vers les points dépôts ;
- La zone géographique de distribution pour chaque dépôt ;
- Le temps d'écoulement des flux sur chaque tronçon de distribution ;
- Le respect des réglementations et des règles de sécurité.

3.2. Moyens et techniques utilisés et l'amélioration qu'ils apportent à la logistique de BL

La logistique est un véritable outil de compétitivité qui a pour but d'améliorer la coordination des services de l'entreprise et de les mobiliser pour poursuivre un objectif commun qui est la satisfaction des clients

Dans ce sens, BL dispose de moyens afin de réaliser son objectif.

3.2.1. Moyens et techniques utilisés

Parmi ceux-ci, nous citons:

- matériel neuf à la pointe de l'innovation.
- Renouvellement de matériel chaque cinq (5ans).
- Formation en continu pour toute le personnelle.
- Le suivi des opérations.
- Réalisation journalière.
- Rapport des chargements et déchargement.
- utilise des logiciels pour facilité le fonctionnement des services par exemple (GPRS, FMS, TMS, GMAO).

Chapitre III : étude de cas sur le rôle de la programmation du TRM au sein de Bejaia Logistique

Aussi pour la sélection et le recrutement des chauffeurs, BL met l'accent sur quelques critères essentiels à savoir:

- Taux d'expérience minimum (1 ans et plus) ;
- Test de conduite bien précis ;
- La santé ;
- La période de conduite en interne ;
- Situation familiale.

Les chauffeurs sont le cœur de métier, avoir des bons chauffeurs garantie la pérennité de BL.

3.2.2. L'Orientation souhaitée à la logistique

Le service programmation veille sur la satisfaction du client a partir de :

- Minimiser les couts.
- Respecter les délais de route.
- Respecter les délais de chargement et de déchargement.
- L'emprunt de chemin le plus court.
- L'acquisition du nouveau matériel de manutention.
- La création d'une plate forme logistique.

3.2.3. Les améliorations apportées à la logistique

BL amélioré ça logistique par des moyennes utilisées afin de bien gérer la flotte, qui consiste sur :

- L'installation d'une solution de géo-localisation pour le suivi à temps réel des Véhicules ;
- Lire le tableau de bord en ce qui concerne (gasoil, eau, huile, ...) ;
- Atelier mécanique mobile pour des pannes des camions en dehors de site ;
- Atelier mécanique par spécialité, plus de son professionnel pour entretenir le matérielle.

3.2.4. Problèmes rencontrés par le service programmation pour la satisfaction des clients

Ce service rencontre plusieurs difficultés pour réaliser sa finalité, nous pouvons citer parmi ces difficultés :

- Retard dans la remonté d'informations entre les différents services ;
- Problèmes dus aux chauffeurs :

Chapitre III : étude de cas sur le rôle de la programmation du TRM au sein de Bejaia Logistique

-Retards de sorties, à cause que il ya des chauffeurs qui n'accepte pas des missions longues ;

- Accidents dus au non-respect du code de la route, comme la limite de vitesse.
- Problèmes des aux zones (grande ville) touchées par l'interdiction de circulation entre les heurs de la journée ;
- Livraison tardive à cause de la fermeture des routes et les erreurs de destination ;
- Manque des bons de livraisons.

3.3. La synthèse des résultats de l'entretien et les études de cas sur la résolution des problèmes de transport

Nous allons synthétiser les résultats de nos entretiens ainsi que d'exposer deux études de cas sur le problème du transport de marchandise et savoir comment les programmeurs interviennent pour résoudre ces problèmes.

3.3.1. La synthèse des résultats de l'entretien

Notre analyse est faite à l'aide d'un guide d'entretien afin de déterminer le rôle du transport routier des marchandises ainsi que l'amélioration apporter par le service programmation à la logistique.

Cette entreprise donne une grande importance au client en premier lieu et au facteur matériel et humain, ce qui a fait d'elle une entreprise parmi les leaders sur le marché après Numilog.

BL essaye d'améliorer son système dans le but d'atteindre les objectifs de l'entreprise.

Dans le tableau suivant, nous allons essayer de donner un petit diagnostic pour montrer quelques points forts et points faibles de BL, ainsi que leurs opportunités et menaces.

Chapitre III : étude de cas sur le rôle de la programmation du TRM au sein de Bejaia Logistique

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

Les forces	Les faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> - La bonne qualité des véhicules utilisés dans le transport. - Les flottes importantes (capacité de chargement, plus de 340 attelage...) - Véhicule récent de bonne technologie. - Localisation des véhicules en temps réels avec une assistance commerciale 24h/24 (suivi instantané des commandes et des Livraisons). - Une gamme large de véhicule pour une bonne prestation de service et donc bon image de marque pour l'entreprise. - Le personnel qualifié (plus de 135 professionnels de soutien spécialisés dans l'entretien, maintenance et la gestion) - Atelier mobile équipé d'une assistance technique à distance 7jour/7. - Atelier intègre un équipement de maintenance performant issu d'une technologie soutenu par un magasin de pièce de rechange d'une superficie de plus de 550m². 	<ul style="list-style-type: none"> - Insuffisant d'un système d'information de l'entreprise (système de prévention). - problème du savoir d'étude des chauffeurs. - Coût important des pièces de rechange. - Régularité des approvisionnement. - Augmentation des prix du service sur le marché national. - Absence d'une comptabilité analytique permettant une analyse des coûts. - Absence d'encadrement qualifié en logistique.

Source : Résultat de l'entretien.

D'après le tableau précédent, nous remarquons que BL est une entreprise, qui a une flotte importante de bon matériel et des systèmes qui servent à localiser les véhicules pour gérer la livraison des marchandises. Aussi quelques faiblesses à améliorer et les développer.

Après avoir vu les points forts et faibles, nous allons présenter aussi ce tableau sur les opportunités et menaces de l'entreprise BL :

Tableau n°9 : Les opportunités et menaces de l'entreprise BL

Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> - Forte demande. - Marché est en croissance. - occupe tout le territoire national. - Extension vers les pays voisins. 	<ul style="list-style-type: none"> - Le marché informel et la concurrence déloyale. - Peu de chauffeur ayant des compétences à recruter. - Grand nombre d'accident.

Source : Résultat de l'entretien

A partir de ce tableau, BL a des opportunités qui sont importantes et nécessaires pour les profiter, en suite d'essayé, d'éviter et détournés les menaces pour leur intérêts.

Chapitre III : étude de cas sur le rôle de la programmation du TRM au sein de Bejaia Logistique

L'entreprise BL dispose d'une présence d'un parc très important qui contient une flotte de 342 attelages, et dispose de moyens importants pour effectuer sa prestation logistique à savoir :

- Un camion semi remorque (20, 25 et 30 tonnes), porteur 10 tonnes;
- Un camion plateau (porte conteneur) 20,30 et 40 tonnes;
- Un camion Porte engin (44 tonnes maximum).

L'évolution de ce parc est présentée dans l'annexe N° 4.

3.3.2. L'exposition des études de cas réalisés par les programmeurs et leur résolution

➤ L'exposition des études de cas réalisés les programmeurs

Etude de cas n°1 :

L'entreprise IFRI fait une demande à BL pour transporter la marchandise dans la wilaya de Constantine, il se trouve qu'un camion est entrain d'acheminer une cargaison à Condor de Sétif.

La question à la quelle nous allons s'intéresser est de savoir comment les programmeurs vont effectuer cette demande ?

Etude de cas n°2 :

L'entreprise BL a une forte demande pendant la période de l'été, ainsi que le nombre des camions demandé par IFRI est de 100 S/R et les clients externes de 50 S/R, par contre le nombre de camions disponible est de 130 S/R.

La question à la quelle nous allons s'intéresser est de savoir comment les programmeurs s'engagent pour satisfaire leurs clients ?

Analyse de l'étude de cas n°1

Dans l'analyse du premier cas qui comprend comment les programmeurs veillent à optimiser le trajet et minimiser les couts. Dans ce cas là, le programmeur a le choix entre envoyer un camion jusqu'à l'entreprise IFRI pour charger, puis à Constantine pour décharger, ou pour minimiser les couts, demander à celui qui est à Sétif qu'une fois qu'il a pu décharger aller à l'entrepôt de BBA pour charger le produit et l'acheminer à Constantine, puisque qu'il est le camion le plus proche, à condition que le produit soit disponible dans l'entrepôt.

Chapitre III : étude de cas sur le rôle de la programmation du TRM au sein de Bejaia Logistique

Analyse de l'étude de cas n°2

Dans l'analyse du deuxième cas qui concerne la satisfaction des clients en cas de forte demande, les programmeurs essaient d'affecter les chauffeurs qui ont terminé leurs missions pour prolonger la mission et satisfaire un autre client et d'éviter le retour vide. En cas de manque de la disponibilité des camions, les programmeurs sont obligés d'affréter des autres camions chez les concurrents afin de satisfaire leurs clients.

Conclusion

Au cours de ce dernier chapitre, nous avons expliqué le déroulement de notre stage pratique à l'aide d'une autre méthode de recherche à savoir le guide d'entretien, au niveau d'une entreprise spécialisée dans le TRM nommé BL, nous avons donc, traité les différentes activités au niveau des différents services de BL.

Nous avons constaté, après l'analyse des résultats, notamment des entretiens, que la programmation du TRM joue un rôle important dans l'affectation des camions, ainsi que leur but consiste en premier lieu, à supprimer toutes formes de gaspillage ou de mauvaise utilisation de la flotte, et ce afin d'optimiser la circulation de cette dernière ainsi que pour diminuer les coûts et les délais relatifs à l'activité de transport.

Conclusion générale

Conclusion générale

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

La logistique est un élément majeur de la supply chain. Celle-ci comprend toutes ses fonctions engagées dans la satisfaction des clients. Nous soulignons que cette fonction est très essentielle et indispensable pour toutes les entreprises qui se spécialisent dans la prestation logistique. La logistique doit être d'abord un service fonctionnel transverse à l'organisation.

Aujourd'hui, le transport routier de marchandises est intégré dans la chaîne logistique. Ainsi que 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 transport.

L'importance économique de cette branche ne se limite toutefois pas à son poids. Par contre le transport de marchandises et la logistique sont des activités de base sans lesquelles les autres secteurs ne pourraient pas exister. Ils permettent aux producteurs et aux consommateurs de s'approvisionner en biens et en services.

Sans transport de marchandises ni logistique, une économie est paralysée car le transport de marchandises est le système sanguin d'une économie moderne.

Une entreprise doit donc avoir une bonne affectation du transport routier de marchandises, disposer des transporteurs et de prestataires logistique qui permettent souvent d'améliorer la performance du transport routier de marchandises : augmentation de remplissage des camions, réduction du nombre de trajets à vide, réduction du nombre d'heures d'attente pour le chargement ou le déchargement pour mieux gérer la flotte de façon organisée, rentable et flexible « *Celui qui ne sait pas comment on remplit un camion avec ses produits ne peut discuter un tarif de transport* ». ⁵⁶

Nous avons effectué une enquête au sein de Bejaia Logistique, dont l'objectif était d'étudier et d'analyser le rôle du transport routier de marchandises dans l'amélioration de la logistique. Toutefois, l'étude menée sur le terrain nous a permis d'atteindre notre objectif, en effet, nous avons pu collecter un certain nombre d'informations répondant à notre problématique.

⁵⁶ PIMOR (Yves): Op. Cit., P. 560.

Conclusion générale

D'après la méthode que nous avons effectuée durant notre recherche, un stage pratique qui s'est déroulé pendant un mois avec un guide d'entretien destiné aux responsables du service programmation, ainsi que les autres services qui sont considérés comme des piliers de BL.

Nous avons collecté plusieurs informations qui ont éclairé le rôle des programmeurs sur l'affectation des camions, ainsi que l'importance donnée à la logistique.

BL a introduit plusieurs innovations, notamment, techniques afin d'assurer un bon acheminement de sa flotte à travers les différentes procédures de sa programmations et la satisfaction de ses clients.

Parallèlement nous avons constaté d'après les résultats de stage que le service programmation à une grande importance pour le fonctionnement de l'entreprise BL, qui est considéré comme un facteur clé de succès, pour planifier sa flotte à travers le potentiel humain et le matériel mis en place et la stratégie choisie par l'entreprise. D'après le chef de service programmation : « *chauffeur-livreur est la personne de notre entreprise la plus connue chez notre clients, car c'est elle qui représente l'image de BL* ». ⁵⁷

Suite aux résultats de la recherche, nous avons **confirmé la première hypothèse** concernant l'importance donnée à la logistique, Car BL est une entreprise qui se focalise sur une prestation logistique à travers sa grande flotte avec toute qualité de matériel.

La deuxième hypothèse reliée sur l'utilisation des technologies d'information et de communication pour suivi la flotte de BL **est partiellement confirmée** car BL dispose d'un logiciel géo-localisation pour suivre ses camions, tandis que pour les logiciels de programmation comme (Melka et l'Oricoste) manquent de quelques options permettant de gagner du temps et d'assurer une meilleure affectation des camions.

Les résultats de notre recherche, nous ont aidés à **confirmer la troisième hypothèse** qui est relative au rôle de service programmation dans la satisfaction des clients, car ce service à un objectif qui consiste à minimiser les couts à partir de l'optimisation du trajet et la bonne affectation des camions pour éviter le retour vide ainsi que la satisfaction des clients de BL.

D'après notre stage pratique au sein de BL, la réponse à notre problématique qui vise à analyser le rôle de programmation du transport routier des marchandises dans l'amélioration de la logistique. Nous pouvons dire que l'activité de programmation de transport est un atout majeur pour l'entreprise BL, qui gère la prestation du transport par des capacités et des

⁵⁷ Chef du service programmation de BL.

Conclusion générale

moyens lui permettant de développer et d'améliorer la fonction logistique afin de satisfaire les clients.

Cependant, pour chaque recherche, il y a lieu de souligner certaines limites. Tout d'abord, la réticence quant à la transmission de l'information sous prétexte de la confidentialité de celle-ci ; notre stage s'est déroulé dans une période où BL a une forte demande qui engendré un manque de disponibilité des responsables pour répondre aux questions, ce qui a constitué une contrainte majeure pour l'aboutissement de notre recherche. Le manque de travaux déjà réalisés sur le sujet du transport en général et dans le secteur de la logistique en Algérie ainsi que dans le cas de BL fait que la documentation soit rare.

C'est dans ce contexte de la recherche que nous sollicitons d'autres étudiants à faire des recherches sur ce thème qui est très important, car la programmation du transport routier des marchandises sert à minimiser toutes sortes des couts pour objet de satisfaire les clients et l'optimisation du profit de chaque entreprise.

Donc nous concluons de dire que BL, ne manque pas de capacités et de moyens lui permettant de se développer et d'améliorer sa logistique de distribution, pour répondre aux demandes des clients et de faire face à ses concurrents.

Bibliographie

Bibliographie

Les ouvrages :

- AFNOR : *association française de normalisation*.
- Bouchet P (1988), transport international dans l'économie mondiale, Economica, Paris.
- DONIER Philip-Pierre et FENDER Michel : la logistique globale : enjeux, principes, exemple, Edition d'organisation, Paris, 2002.
- DOW (N), Bauknight, JHON (R) et Miller: *the evolution of supply chain outsourcing*, 1999.
- DAMIEN (Marie-Madelaine) : Transport et logistique, DUNOD.

- FRANCOIS (Julien) : *planification de la chaine logistique*, PDF, université bordeaux, 2007.
- GERARD(B), OLIVIER (B), ALAIN (G), MICHEL (G) : *management industriel et logistique*, 3eme Edition, paris, 2001.
- LE MOIGNE (Rémy) : Supply chain management, Achat, production, logistique, transport, vente, Edition Dunod, Paris, 2013.
- MARZOUK (Salah) : *la chaine logistique*, édition, Paris, 2007.
- Médan (Pierre) et Gratacap (Anne) : Logistique et supply chain management, édition Dunod, Paris, 2008.
- MERLIN (Pierre) : *le transport aérien*, la documentation française, études de l'économie, 2000.
- MORANA (Joëlle) : *De la logistique au supply chain management*, e-thèque, Marseille, 2003.
- NONJON (Alain) : *comprendre l'économie mondiale*, édition Ellipses, 1995.
- PIMOR(Yves): *logistique techniques et mise en œuvre*, 2eme édition
- PIMOR (Yves) et FENDER (Michel) : «*logistique : production, distribution, soutien* », 5^e édition, DUNOD.
- QUINET (Emile) : *transport et théorie économique*, Edition presse de l'Ecole des ponts, Paris, 1993.
- SAINT AMANT (Girard), LEQUIN (Guy) (1997) : *les activités imparties et les raisons de l'impartition informatique dans les grandes entreprises au Canada*, Cahiers C, Montréal. 1997.
- SAINT-ELOI (Jean-Pierre) : *pratique du transport routier de marchandises*, 3eme édition.
- SAVY (Michel) : *Interaction transport et logistique, étude de cas sur le triangle de Weimar*, 2007.
- Stéra, Rapport (service d'étude techniques des routes et autoroutes d'études, *Interaction transport et logistique, étude de cas sur le triangle de Weimar*, 2007.
- THIERRY (Caroline) : *gestion de la Chain logistique*, édition bel, Amérique, 2002.

- WICKHMAN (Sylvain) : *Economie des transports*, Sirey Paris, 1969.

Bibliographie

Les dictionnaires et manuels :

- Petit robert, Dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française, paris, édition 1970.

Les travaux universitaires :

- ABBAS Faham et BACHIR Siham(2015).l'impact de l'activité portuaire sur le transport terrestre cas wilaya de Bejaia, mémoire de master. Faculté science économique, Université de Bejaia.
- ELBAZ (J), BATRICH (H) et ABOUDRAR (L) : *Impact de l'externalisation du transport/logistique sur le triptyque cout-qualité-délai*, Université Ibn Zohr,
- HARRAR(Sabéha) : *transport de marchandises et impact sur l'activité économique régionale, cas de la région Nord-Ouest*, Mémoire de magister. Faculté des sciences économique, de gestion et des sciences commerciales, 2012,
- IVANJ (Vera), MASSON FRANZIL (Yvette) : *externalisation des activités logistiques*, université Nancy 2, 2006, cahier de recherche n°03.
- Romain (Gheeraert) : *l'externalisation logistique*, Mémoire master 2, Spécialité logistique professionnel. Université Paris 01, 2010,

Les revues :

- FIMBEL (Eric) : *Nature et enjeux stratégiques de l'externalisation*, revue Française de gestion, 2003.
- NETTER (Maurice) : *capacités de transport, couts de transport et organisation de l'espace*, Revue économique, 1974.
- Nestlé, Physical Logistics, Revue 274, version 2.0, 2008.
- Salon international du transport et de la logistique « Logistical ».23.26.2016.

Les textes réglementaires :

- C. Blanquart, V. Carbone, les cahiers scientifique du transport, N° 54/2008,
- Code commerce Algérie, article 36 relatif au transport, édition AGS, Alger
- Direction de transport routier de la wilaya de Bejaia. Le 28/04/2018.
- Ministère des travaux publics et des transports, J.O, N° 44. Secrétariat général du gouvernement, Algérie. 2001-08.08.
- Ministère des travaux publics et des transports, J.O. N° 62.du ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement. 2005.
- Ministère des travaux publics et des transports, J.O.N° 75. De la république Algérienne. 2003.

Bibliographie

Les sites internet :

- www.Algerie-focus.com. (06/05/2018 à 15h00).
- www.etudes-et-analyses.com. Ecole supérieure des travaux publics de l'institut National polytechnique. (22/03/ 2009 à 21h00).
- <http://lesdefinitions.fr/securite-routiere>.
- www.mtp.gov.dz/direction. Des routes. (13/04/2018 à 20h30).
- www.mtp.gov.dz. (06/05/2018 à 16h30).
- www.Techniques-ingenieur.Fr/base-documentaires/genie-industriel-th6/logistique-ti0_é/transport-routier-ag8100/role-dominant-du-transport-de-marchandises/univ.hotmail
- www.thebig5constructhafrica.com (08/05/2018 à 21h00).
- Politique sur le transport routier des marchandises (2009-2014) - Le Québec en route. www.mtq.gouv.qc.ca.

Annexes

Liste des annexes

Annexe n° 1 : guide d'entretien

Annexe n° 2 : organigramme de BL

Annexe n° 3 : ordre de mission

Annexe n° 4 : évolution de parc de BL

Annexe n° 5 : la flotte de BL

Annexe n° 6 : check-list de contrôle camion/véhicule

Annexe n° 7 : les clients de BL

Annexe n° 8 : Registre commercial de BL

Liste des annexes

Annexe n° 1 : guide d'entretien

➤ présentation de l'entreprise et sa logistique

Q1 : quelle est la mission principale et les finalités de BL ?

Q2 : quelle est l'importance donnée par l'entreprise BL à la logistique ?

Q3 : quelle est la place de BL dans le domaine de transport routier ? Et quels sont ses principaux concurrents ?

Q4 : que fait l'entreprise BL en vue d'améliorer et de développer son système logistique ?
Moyens et techniques ?

Q5 : comment BL arrive à satisfaire ses clients et les fidéliser ?

➤ les différents services que l'entreprise BL offre

Q1 : existent-il un service HSE dans le département BL ?

Q2 : quelles sont les missions et compétences nécessaires pour un agent commercial ?

Q3 : comment se fait le processus de réception et de traitement des commandes des différents clients ?

Q4 : sur quelle condition BL arrive à signer les contrats avec ses clients ?

Q5 : quel est le rôle de service commercial au sein de BL ?

Q6 : typologie de maintenance et différents ateliers qui existent au sein de BL ?

Liste des annexes

➤ le service programmation

Q1 : quelle importance que BL donne au service d'exploitation ?

Q2 : quelle est la structure de service programmation ?

Q3 : quelle sont les taches exercé par les programmeurs ?

Q4 : comment les programmeurs arrivent à géré la flotte de BL ?

Q5 : quelle sont les principales raisons sur les quelles les clients réclament ?

Q6: Selon quels critères choisissez-vous les chauffeurs ? Et pourquoi ?

Liste des annexes

Annexe n° 3 : Ordre de mission

RL Béjaïa Logistique
Transport Public de Marchandises - Location d'Engins & Matériels Pour Bâtements et Transport Publics

GHZER AMOKRANE
Tel : Fax :

ORDRE DE MISSION N° 13091
Du : 26/03/18

Réf. Doc. 12433
Vehicule : 5081
Chauffeur CH476

Nom : TAHI Prénom : YACINE
Fonction : CHAUFFEUR SR

Objet de la mission : Transport de DIVERS PRODUIT IFRI

Ville départ : OUZELLAGUEN Ville destination : ADRAR
Client : SARL SELIM
Itinéraire : ADRAR SARL SLIM

Date départ : 26/03/2018 Heure départ : 00:00 Km départ : 288 321
Date arrivée : 30/03/2018 Heure arrivée : 10:00 Km arrivé : 291 266

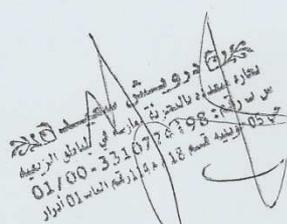
Moyen de transport : P/S/R Immatriculation : 09778.515.06 / *291 263*

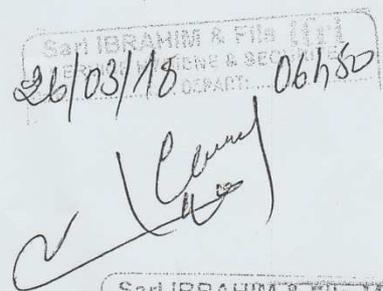
Contact du client : 0661 60 17 62 (05 61 26 65 35)

In cas d'urgence contacter :

Le chef de parc visa sécurité


M RABHI







Liste des annexes

Annexe n° 4 : évolution de parc de BL

Année	Camions	types
2009	15	remorque
2012	50	4*2
2012	03	Porteur 10 tonne
2012	05	6*4+ Citerne sucre liquide
2012	50	remorque Maraicher
TOTAL	58	
2013	05	Porteur 15 tonne
TOTAL	05	
2014	1	6*4+ Port engin
2014	1	6*4+ Citerne a gasoil
TOTAL	02	
2015	82	4*2
2015	10	6*4
2015	02	Porteur 10 tonne
2015	75	remorque Maraicher
TOTAL	94	
2016	100	4*2
2016	05	Porteur 10 tonne
2016	112	remorque Maraicher
TOTAL	105	
2017	76	4*2
2017	69	remorque Maraicher
TOTAL	76	
2018	02	4*6
Total	02	
Valeur globale des véhicules	342	

Liste des annexes

Annexe n° 5 : la flotte de BL



Bejaia logistique est une société de transport de marchandises et manutention, location de voitures et engins et matériels pour BTP.

Bejaia logistique dispose d'une flottes de :

- 342 Camions

- 322 camions 4*2 (20 tonnes) :
 - ✓ 110 camions avec le logo BL (Bejaia Logistique).
 - ✓ 212 camions avec le logo IFRI.
- 20 camions 6*4 (40 tonnes) repartie comme suite :
 - ✓ 10 camions destinées au long trajet spécialement le SAHARA.
 - ✓ 10 camions au PORT DE BEJAIA.
- 110 camions 4*2 (20 tonnes) avec le logo BL (Bejaia Logistique).
- 232 camions avec logo IFRI.

la flotte ce varies entre les années 2015 a 2017

- 204 camions datent de 2015 à 2016.
- 76 camions datent de l'année 2017.

Bejaia logistique dispose aussi de :

- 10 Camions 10 tonnes plateau datent comme suite :
 - ✓ 03 camions année 2012.
 - ✓ 02 camions année 2015.
 - ✓ 05 camions année 2016.
- 05 camions 15 tonnes à benne datent de l'année 2013. (PLV).

En dispose aussi de :

- 306 remorques MARAICHER de 30 tonnes datent comme suite :
 - ✓ 50 remorques année 2012.
 - ✓ 75 remorques année 2015.
 - ✓ 112 remorques année 2016.
 - ✓ 69 remorques année 2017.
- 21 remorques plateau (porte TC 20' et 40') datent entre les années 2006 a 2016 .
 - ✓ 10 remorques de 40 tonnes
 - ✓ 11 remorques de 20 tonnes
- 05 citernes alimentaires avec une capacité de 27m³ (27 tonnes) datent de l'année 2013.
- 01 citerne a gasoil date de l'année 2014.

En dispose aussi de 05 remorques de notre filiale GENERAL PLAST - GP – qui sont tagué avec leur logo (une iale pour la production des préformes et les bouchons de IFRI)

Liste des annexes

Annexe n° 6 : check-list de contrôle camion/véhicule

Béjaïa Logistique	CHECK-LIST DE CONTROLE CAMION/VEHICULE		REFERENCE	F0-D1-P0L-01-02
	N° / P0/ 17 /		DATE	18/05/2017
			VERSION	0.4

CAMION/ VEHICULE	N° TRACTEUR/VEHICULE:	N° REMORQUE R.....	CHAUFFEUR: NOM ET PRENOMS:	
ETAT DU VEHICULE (CABINE, REMORQUE, EQUIPEMENTS, DOCUMENTS)				
☹	☺	VERIFICATIONS	☹	☺
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'état d'hygiène de la cabine/ ou du véhicule	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'état d'hygiène de la remorque (pour les camions)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Extincteur (pour les camions)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Crick	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Carte grise et Contrôle technique	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Balai avec manche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
DOCUMENTS RETOURNES				
N°		CLIENTS	B.LI	FA
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

NOM	CONTROLEUR	VISA	VISA DU CHAUFFEUR
DATE			
OBSERVATIONS			
DECLARE :		<input type="checkbox"/> CONFORME	<input type="checkbox"/> NON CONFORME
SERVICE HSE		<input type="checkbox"/> CLOTURE	<input type="checkbox"/> AC/AP

Béjaïa Logistique	CHECK-LIST DE CONTROLE CAMION/VEHICULE		REFERENCE	F0-D1-P0L-01-02
	N° / P0/ 17 /		DATE	18/05/2017
			VERSION	0.4

CAMION/ VEHICULE	N° TRACTEUR/VEHICULE:	N° REMORQUE R.....	CHAUFFEUR: NOM ET PRENOMS:	
ETAT DU VEHICULE (CABINE, REMORQUE, EQUIPEMENTS, DOCUMENTS)				
☹	☺	VERIFICATIONS	☹	☺
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'état d'hygiène de la cabine/ ou du véhicule	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'état d'hygiène de la remorque (pour les camions)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Extincteur (pour les camions)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Crick	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Carte grise et Contrôle technique	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Balai avec manche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
DOCUMENTS RETOURNES				
N°		CLIENTS	B.LI	FA
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

NOM	CONTROLEUR	VISA	VISA DU CHAUFFEUR
DATE			
OBSERVATIONS			
DECLARE :		<input type="checkbox"/> CONFORME	<input type="checkbox"/> NON CONFORME
SERVICE HSE		<input type="checkbox"/> CLOTURE	<input type="checkbox"/> AC/AP

Liste des annexes

Annexe n° 7 : les clients de BL

Bonjour ;

Rapport D'activité pour la journée du 09/04/2018.

- ❖ Nombre de camions disponible ----- 90 Camions + 10 Camions 10 Tonne
- ❖ Nombre de camions programmés par le commercial ----- 80 camions.
- ❖ Nombre de camions programmés par la logistique ----- 08 camions

- ❖ Nombre de camion programmés par Ifri APPRO ----- 11 camions :
 - ✓ 03 Camions citernes.
 - ✓ 13 Camions Port Bejaia(restitution TC)
 - ✓ 00 camion enlèvement PANNEAU SANDWITCH.
 - ✓ 00 enlèvement préforme.
 - ✓ 00 camion port sec Sétif
 - ✓ 01 Camions citernes gasoil.
 - ✓ 01 Camion chargement palettes

- ❖ Nombre de camion programmés par Ifri Exportation ----- 00 camions :
- ❖ Nombre de camion programmés par GP Exportation ----- 00 camions :
- ❖ MGX IFRI ----- 00 camions

- ✓ Autre client :-----Total : 00 commandes
 - La belle Boumerdes ----- 18 camions
 - SARL IBER FOOD----- 00 camions
 - SARL SNAX Algerie----- 03 camions
 - Soupi Mama Blida ----- 09 camions
 - Gouraya ton vers hmd ----- 00 camions
 - GP-----04 camions
 - GPZONE 03-- SGT ROUIBA----- 00 camions.
 - MAGHREB EMBALLAGE----- 06 camions
 - CONDOR BBA----- 00 camions
 - InterUniversal Logistique----- 11 camions
 - STS El kseur ----- 00 camions
 - JOKTAL ----- 00 camions
 - SNC AIT SLAMAT ----- 00 camions
 - HASNAOUI----- 00 camions
 - ETS NOURI ----- 00 camions
 - Safia ----- 00 camions
 - HAYAT ALGER-----04 camions
 - General emballage ----- 00 camions
 - ALVER -----00 camions
 - Candia Bejaia ----- 00 camions
 - Sarl hippone emballage ----- 00 camions
 - SARL UNIVER DETERGENT----- 00 camions
 - IFRI emballage -----02 camions
 - GROUPE HYDRAPHARM ----- 01 camions
 - SARL TPL----- 00 camions
 - CARA JUS ----- 00 camions
 - ORANPAL ----- 00 camion

- ❖ Nombre de camions non programmés ----- 07 camions sans commandes inclus les camions port et citern.
- ❖ Nombre de porteurs non programmés ----- 00 camions
- ❖ Nombre de camion en panne atelier----- 03 camions

Liste des annexes

Annexe n° 8 : Registre commercial de BL

 <p>وزارة التجارة المركز الوطني للسجل التجاري C.N.R.C.</p>  <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px auto; width: 80%;"> <p style="text-align: center; font-size: 1.2em;">مستخرج السجل التجاري</p> <p style="text-align: center; font-size: 1.5em; font-weight: bold;">معدل</p> <p style="text-align: center; font-size: 1.2em;">شخص معنوي</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 20px;"> <p>رقم التسجيل :07-0185663-00-06</p> <p>تاريخ التسجيل في السجل التجاري :2016/12/14</p> </div>	<p>رقم 08-04 المؤرخ في 14 غشت سنة 2004 والمتعلق بشروط ممارسة الأنشطة التجارية، المعدل والمتمم.</p> <p>طبقاً لأحكام المواد 31، 31 مكرر، 32، 33، 34، 35، 35 مكرر، 36، 37، 38، 39، 40، 41 و 41 مكرر من القانون المذكور أعلاه، يعال بقرعة من 5.000 إلى 5.000.000 لوج و / أو الجيس من سنة (6) الشهر إلى سنة (1) كل من :</p> <ul style="list-style-type: none"> - مارس نشاطا تجاريا قاررا أو غير قار دون التسجيل في السجل التجاري ؛ - مارس نشاطا تجاريا مستخرج سجل تجاري منتهي الصلاحية ؛ - يدلي بتصریحات غير صحيحة أو يدلي بمعلومات غير كاملة يهدف التسجيل في السجل التجاري ؛ - مارس نشاطا تجاريا قاررا دون حيازة عمل تجاري ؛ - مارس نشاطا أو مهنة مؤقتة خاضعة للتسجيل في السجل التجاري دون الرخصة أو الإعتماد المظروين ؛ - مارس تجارة خارجة عن موضوع السجل التجاري ؛ - لم يشهر البيانات القانونية المنصوص عليها في المواد 11، 12 و 15 من القانون المذكور أعلاه ؛ - يفتقد أو يزور مستخرج السجل التجاري أو الوثائق المرتبطة به ؛ - لم يعدل بيانات مستخرج السجل التجاري ؛ - جمع وكالة لممارسة نشاط تجاري باسم يتخايب السجل التجاري باستثناء الزوج، الأهل والأقربان من الدرجة الأولى ؛ - لم يحترم الإلتزام بالداومة المنصوص عليها في الفقرة 2 من المادة 22 من القانون المذكور أعلاه. <p style="text-align: right;">ملاحظة:</p> <p>"لا يعنى التسجيل في السجل التجاري التاجر من الإلتزامات التي تقع على عاتقه خلال ممارسة أنشطته، لا سيما عندما تكون هذه النشاطات موضوع تنظيم خاص".</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;"> <p>إمضاء الخاضع للتسجيل أو ممثله الشرعي</p> </td> <td style="width: 50%; text-align: center;"> <p>إمضاء المأمور</p>  <p style="text-align: right;">التاريخ : 14 غشت 2016 الرقم التسلسلي : 700051933</p> </td> </tr> </table>	<p>إمضاء الخاضع للتسجيل أو ممثله الشرعي</p>	<p>إمضاء المأمور</p>  <p style="text-align: right;">التاريخ : 14 غشت 2016 الرقم التسلسلي : 700051933</p>
<p>إمضاء الخاضع للتسجيل أو ممثله الشرعي</p>	<p>إمضاء المأمور</p>  <p style="text-align: right;">التاريخ : 14 غشت 2016 الرقم التسلسلي : 700051933</p>		

Table des matières

Table des matières

Remerciement	
Dédicace	
Liste des figures	
Liste des tableaux	
Liste d'abréviation	
Sommaire	
Introduction générale.....	1
Chapitre I : Logistique et développement de ses prestataires	
Introduction	4
Section 01 : logistique, évolution, historique, fonctions	4
1.1. Origine de la logistique	4
1.2. Définition de la logistique	5
1.3. Evolution de la logistique.....	5
1.4. Fonctions gérées par la logistique	6
1.4.1. Une logistique d'approvisionnement.....	7
1.4.2. Une logistique de production.....	7
1.4.3. Une logistique de distribution	7
1.4.4. Une logistique de soutien	7
1.4.5. Une logistique militaire	7
1.4.6. Une logistique de stock	7
1.4.7. Une activité dite de service après vente	7
1.4.8. Une logistique de retour (inverse)	8
1.4.9. Une logistique des transports.....	8
1.5. La chaîne logistique.....	9
1.5.1. Définition de la chaîne logistique.....	9
1.5.2. Les flux dans la chaîne logistique	10
1.5.3. Les enjeux de la chaîne logistique.....	12
Section 2: Développement des prestataires logistiques.....	14
2.1. Définition de la prestation logistique	14
2.2. Les prestataires de service.....	15
2.2.1. First party logistics (1PL).....	15
2.2.2. Second Party Logistics (2PL).....	15
2.2.3. Third party Logistics (3PL).....	16

Table des matières

2.2.4. Fourth Party Logistics (4PL).....	16
2.2.5. Fifth Party Logistics (5PL).....	17
2.3. Les enjeux des prestataires logistiques.....	17
2.3.1. Risques des prestataires logistiques.....	18
2.3.2. Avantages des prestataires logistiques	18
2.4. La performance des prestataires logistiques sur le triptyque cout qualité et délai (CQD)	19
Conclusion.....	20

chapitre II : Généralités et historique du transport routier de marchandises

Introduction	22
Section 01 : transport routier de marchandise	22
1.1. Historique de transport	22
1.2. Notion de transport.....	23
1.3. Les différents modes de transport.....	24
1.3.1. Transport maritime	24
1.3.2. Transport terrestre	24
1.3.3. Transport par conduites	25
1.3.4. Transport aérien.....	25
1.3.5. Le transport fluvial	25
1.3.6. Le transport postal	26
1.4. Transport routier des marchandises.....	26
1.4.1. Définition du TRM (transport routier des marchandises)	26
1.4.2. Types et acteurs du transport routier des marchandises	26
1.4.3. Contrats du transport routier de marchandises	29
1.4.4. Le rôle et les enjeux du transport routier de marchandise	30
1.4.5. Avantages et inconvénients du TRM	32
1.5. La place du transport face aux évolutions des processus logistique.....	33
1.5.1. L’articulation transport et logistique	33
1.5.2. La place de la stratégie de transport aux évolutions du processus logistique.....	33
1.5.3. Les enjeux pour la caractérisation des processus logistiques « durable »	34
1.5.4. Missions de transport d’une fonction logistique dans une entreprise.....	34

Table des matières

Section 02 : Le transport routier de marchandise en Algérie : Etat des lieux et contexte réglementaire	36
2.1. Réseau routier Algérien.....	36
2.2. Les infrastructures routières algériennes	38
2.3. L'évolution des infrastructures routières en Algérie	40
2.4. Cadre institutionnel et réglementaire du transport routier de marchandises en Algérie.....	40
2.4.1. Cadre institutionnel	40
2.4.2. Cadre législatif	41
2.4.3. Cadre réglementaire du transport routier de marchandises	41
2.5. Statistiques du transport routier de marchandises	43
Conclusion.....	44
chapitre III : Étude de cas sur le rôle de la programmation du TRM au sein de Bejaia Logistique	
Introduction	46
Section 01 : méthodologie de la recherche.....	46
1.1. Le stage pratique	46
1.2. Construction du guide d'entretien	47
Section02 : Présentation de BL et ses principales activités et missions	48
2.1. Présentation de l'entreprise BL, Historique et Evolution.....	48
2.1.1. Présentation de BL	48
2.1.2. Historique de l'entreprise	48
2.1.3. indicateurs de performance et de qualité.....	49
2.1.4. Organigramme de l'entreprise BL.....	50
2.2.. Activités et missions de l'entreprise BL et ses services	51
2.2.1. Activités de BL	51
2.2.2 Missions de BL	51
2.2.3. Les différents services de BL	52
Section 03 : la programmation du TRM au sein de BL.....	57
3.1. La présentation du service programmation (camions, chauffeurs).....	57
3.1.1. Différents taches de service programmation	59
3.1.2. Finalité du service programmation.....	59
3.1.3. Les enjeux et les contraintes prises en compte dans le cadre d'optimisation.....	60
3.2. Moyens et techniques utilisés et l'amélioration qu'ils apportent à la logistique de BL	61
3.2.1. Moyens et techniques utilisés.....	61

Table des matières

3.2.2 L'orientation souhaitée a la logistique	62
3.2.3. Les améliorations apportées à la logistique.....	62
3.2.4. Problèmes rencontrés par le service programmation pour la satisfaction des clients.....	62
3.3. La synthèse des résultats de l'entretien et les études de cas sur la résolution des problèmes de transport.....	63
3.3.1. La synthèse des résultats de l'entretien	63
3.3.2. L'exposition des études de cas réalisés par les programmeurs et leur résolution	65
Conclusion.....	66
Conclusion générale	67

Bibliographie

Annexe

Table de matière

Résumé

Résumé

Dans le cadre de ce projet, Nous avons traité l'analyse du rôle du transport routier des marchandises dans l'amélioration de la logistique au sein d'une entreprise de transport, l'occurrence « Sarl Bejaia Logistique ».

Aujourd'hui la logistique est devenu de plus en plus important, Ainsi que les entreprises utilisent cette fonction pour savoir comment transporter les marchandises depuis l'usine de fabrication jusqu' à le consommateur.

Face à la concurrence, les entreprises ont tendance de chercher des meilleures moyens et outils permettant de réduire leurs couts d'une part et de satisfaire leurs clients d'autre part. Dans ce cas la, le service programmation est un atout majeur pour l'affectation des camions par sa finalité qui sert a la programmation de la flotte, Planification des tournées et optimisation du trajet.

Enfin, pour réussir l'efficacité de ce service, il doit maitriser sa logistique pour pouvoir assurée et satisfaire ces clients dans les conditions relatives aux couts, délais et qualité.

Mots clé

BL, Cout, Qualité, Délai, Logistique, Programmation, Planification, Optimisation.

Abstract

Within the framework of this project, we treated the analysis of the role of the road transport of the goods in the improvement of logistics within a transport company, Logistic occurrence "limited liability company Bejaia Logistique".

Today logistics became increasingly important, as well as the companies use this function to know how to transport the goods since the manufacturing plant to the consumer. Vis-a-vis to competition, the companies tend to seek better means and tools making it possible to reduce their costs on the one hand and to satisfy their customers on the other hand. In this case, the service programming is a major asset for the assignment of the trucks by its finality which is useful has the programming of the fleet, Planning of the rounds and optimization of the way.

Lastly, to make a success of the effectiveness of this service it must control its logistics to be able assured and satisfy these customers under the conditions relating to the costs, times and quality.

Key words

Cost, quality, Time limit, Logistics, Programming, Planning, Optimization.