

**UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA BEJAIA**  
**FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, COMMERCIALES ET DES**  
**SCIENCES DE GESTION**

**DEPARTEMENT DES SCIENCES COMMERCIALES**



**Mémoire de Fin de Cycle**

**Pour l'obtention du Diplôme de Master en Sciences Commerciales**

**Option : Commerce International et Logistique**

**Thème**

**LOGISTIQUE : IMPORTANCE ROLE Et ENJEUX**

**CAS SPA TMF LOGISTICS**

**Réalisé par :**

**Bacha Meziane**

**Iskounen Mira**

**Dirigé par :**

**M<sup>r</sup>. Boudries Abdelmalek**

**Année Universitaire : 2017-2018**

## *REMERCIEMENTS*

*Nous tenons à remercier tous ce qui ont participé de prêt ou de loin à l'élaboration de ce mémoire en particulier :*

*Notre encadreur, Monsieur Boudries Abdelmalek pour son aide précieux, sa disponibilité et son sérieux soulignant ainsi l'intérêt constant qui porte à notre travail.*

*La direction de l'entreprise TMF qui nous à permis d'effectuer notre stage au sein de leur entreprise et surtout notre encadreur Hadji Mohand Amine.*

*Les enseignants et l'ensemble du personnel du département des sciences commerciales de l'université Abderrahmane Mira Béjaïa.*

## *Dédicaces*

*Je dédie ce modeste travail aux deux êtres les plus chers sur cette terre symbole du courage et d'affection que je remercie énormément pour leur soutien et encouragement et à qui je souhaite une longue vie pleine de santé et joie, mes parents*

*A toute ma famille*

*A la mémoire de ma grand-mère*

*Enfin à tous ce qui m'on soutenu pendant mon cursus universitaire.*

*Meziane*

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

*A mes chers frères et sœurs*

*A toute ma famille*

*A mes chères amies*

*A tout ce qui ont aidés dans ce travail de prêt ou de loin.*

*Mira*

## **Liste des abréviations :**

**TMF** : Transport de marchandises et frigorifiques

**OTAN** : Organisation du traité de l'Atlantique nord

**ASLOG** : Association française pour la logistique

**CIM** : La lettre de voiture internationale

**CMR** : Lettre de voiture internationale routière

**ERP**: Enterprise resources planing

**APS**: Advanced planing and Scheduling

**SCM**: Supply chain management

**DRP**: Distribution Requirements Planing

**SPA**: Société par action

**TMS** : Transport Management System

**EDI** : Echange de données informatisées

**ZAC** : Zone des activités

**APC** : Assemblé Populaire Communale

# Sommaire

Remerciements

Dédicaces

Liste des abréviations

<b>Introduction générale</b> .....	1
<b>Chapitre 1 : Introduction à la logistique</b> .....	4
Section : Généralité sur la logistique.....	4
<b>Section 2 : Les différents types et fonctions logistiques</b> .....	11
<b>Section 3 : La gestion des flux logistiques</b> .....	22
<b>Chapitre 2 : De la chaîne logistique au supply chain management</b> .....	31
Section 1 : La chaîne logistique.....	31
Section 2 : Les différentes fonctions de la chaîne logistique.....	43
Section 3 : Supply chain management.....	51
<b>Chapitre 3 : Prestataire logistique cas TMF LOGISTIGS</b> .....	66
Section 1 : Présentation de l'organisme d'accueil.....	66
Section 2 : Les moyens et outils de TMF.....	73
Section 3 : Traitement d'une opération d'acheminement de marchandises.....	80
<b>Conclusion</b> .....	85

**Bibliographie**

**Liste des figures et des tableaux**

**Annexes**

**Table des matières**

**Résumé**

***Introduction***  
***Générale***

### **Introduction générale :**

La mondialisation et la globalisation de l'économie poussent les entreprises à se développer et s'adapter que soit sur le plan national ou international, à travers une évolution et amélioration dans tous les secteurs d'activités. Face à la concurrence, qui devient de plus en plus rude, et l'internationalisation des échanges, les entreprises cherchent de nouvelles voies pour améliorer leur performance et répondre aux attentes les plus exigeantes de leurs clientèles.

La rentabilité de l'entreprise s'améliore grâce au choix réalisés lors de l'acquisition des matières premières, des produits semi-finis ou d'autres matières nécessaires à son fonctionnement logistique dont la finalité est la satisfaction des besoins aux meilleurs conditions économiques parmi ses priorités, Les besoins sont de nature interne (approvisionnement des biens et services pour assurer le fonctionnement de l'entreprise) ou externe (satisfaction des clients). La logistique fait appel à plusieurs matières et savoir-faire pour participer à la gestion et la maîtrise des flux physiques tout comme les flux informationnels ainsi que d'autres moyens.

La chaîne logistique intégrée est une vision complète de l'ensemble du système de la totalité de la chaîne logistique c'est un processus qui s'étend de l'approvisionnement en matières premières jusqu'à la distribution des produits finis. Toutes les fonctions qui composent la chaîne logistique sont gérées comme une seule entité, plutôt qu'à travers une gestion séparée des fonctions. Cette chaîne peut comprendre la fourniture de matières premières nécessaires à la production, en passant par la gestion des matériaux sur les lieux de production, la livraison aux entrepôts et aux centres de distribution, la manutention et la distribution finale aux lieux de consommation.

La logistique est une fonction essentielle pour l'entreprise, si elle veut rester compétitive. En effet une connaissance et une maîtrise de la logistique va déterminer la performance d'une entreprise. Ainsi son développement est continuité vis-à-vis d'un environnement qui devient de plus en plus flexible à tout changements ce qui pousse l'entreprise à s'adapter et survivre pour accroître ses capacités productives.

Les intervenants en logistique sont devenus plus nombreux afin d'être plus performants, dans ce cas le système logistique à intégré tous ces agents.

Il est évident que les majorités des entreprises n'aient pas les moyens nécessaires pour faire, elles-mêmes, les activités logistiques et font recours à des prestataires ou entreprises de transport spécialisé grâce à leur spécialisation et leur réseau de distribution ainsi une bonne maîtrise des flux informationnels et physiques.

Depuis l'ouverture du marché Algérien à la concurrence nationale et internationale, l'activité logistique prend son essor. Ce fait a donné naissance à des nouvelles entreprises spécialisées dans la prestation logistique comme le cas de SPA TMF LOGISTICS.

Dans ce contexte, il nous est paru très intéressant de comprendre le processus de l'activité de cette prestation, pour cela nous allons essayer de répondre à la problématique suivante :

### **Quelle est l'importance de la logistique pour le développement de l'entreprise ?**

Dans ce sens, un ensemble de questions qui mérite réflexion à savoir :

- Quel est le rôle de la logistique ?
- Quels sont les objectifs et les principales missions de la logistique ?
- Quelles sont les formalités administratives à remplir lors de l'acheminement des matières et produits ?

Pour souligner l'importance de la prestation logistique et aussi de répondre à l'ensemble des questions que nous avons cités, nous nous sommes basés sur les deux hypothèses suivantes :

- ✓ **H<sub>1</sub> : La logistique est un véritable outil de compétitivité pour l'entreprise.**
- ✓ **H<sub>2</sub> : La logistique améliore la coordination des services et les mobiliser dans les meilleures conditions possible pour atteindre les objectifs tracés.**

Pour répondre à notre problématique, à coté des recherches bibliographiques qu'on fait. Nous avons effectué un stage pratique d'un mois au niveau de l'entreprise SPA TMF LOGISTICS à Akbou.

Notre travail s'articule autour des axes suivants :

Le premier chapitre contient une introduction à la logistique, le deuxième chapitre de la chaîne logistique au supply chain management (SCM). Enfin, dans le troisième, nous présentons notre cas pratique qui est « Prestataire logistique cas SPA TMF LOGISTICS ».

# ***Chapitre 1***

## ***Introduction à la logistique***

**Introduction :**

La logistique occupe aujourd'hui une place très importante dans le fonctionnement de l'entreprise, elle représente un Atout majeur pour tous les acteurs de l'entreprise, car elle regroupe toutes les activités qui assurent la disponibilité d'un bien ou d'un service qui commence par le stockage des produits et se termine au client, tout en passant par le stockage des produits en amont et la distribution en aval.

Le présent chapitre sera consacré à la présentation des fondements théoriques concernant la logistique, pour se faire, nous allons présenter l'histoire de la logistique en suite les différents types et fonctions logistiques, et on termine par la gestion des flux logistiques.

**Section 1 : Généralité sur la logistique :****1-1- Histoire de la logistique :****➤ Origine militaire :**

La logistique a, avant tout, une origine militaire<sup>1</sup>. La logistique est née lors de tous les préparations en prévision d'une bataille, pour mettre à disposition les moyens comme les transports, les équipements des troupes armées.

La logistique représente un pilier car c'est elle qui va déterminer la force de résistance d'un pays. La logistique va permettre de mettre en place les forces armées au bon moment pour les opérations tactiques pour atteindre les objectifs tracés et fixés par les stratégies définies.

La logistique donc concerne tout ce qui nécessaire (physiquement) pour permettre l'application sur le terrain des décisions stratégiques et tactiques. La logistique était un sujet de réflexion intensif pour les grands chefs militaires.

**➤ Durant l'antiquité :**

Alexandre le grand<sup>2</sup> serait le précurseur de la logistique moderne. Il donne à la logistique une place stratégique, ce roi macédonien est le premier à expliquer que la guerre nécessite avant tout une préparation importante pour pouvoir mener campagne dans la meilleure condition possible.

Une guerre se prépare de façon très rigoureuse et avant de se lancer dans sa campagne en Asie il ordonne ses hommes de brûler tout les chariots contenant le matériel, les richesses et les affaires personnelles afin d'aller plus vite.

Jules César<sup>3</sup> intégra la fonction «logista » au sein de ses légions chargeait un officier de s'occuper des mouvements de ses légions pour organiser les campements de nuit et d'approvisionnement en nourriture. Donc dès l'Antiquité la logistique joue un rôle très important dans la planification stratégique militaire.

<sup>1</sup> Philippe-pierre Dornier, Michèle Fondre, « La logistique globale, édition d'organisation », Paris, 2002, pp2-3.

<sup>2</sup> Alexandre le grand : est un roi de macédoine, né environ 323 av J-C et mort à Babylone en 323 av J-C.

<sup>3</sup> Jule César : général et homme politique romain, né à Rome 12 juillet 100 av J-C et mort à Rome le 15 mars 44 av J-C.

➤ **Du 8<sup>e</sup> au 18<sup>e</sup> siècle :**

La logistique est considérée tout aussi importante que la stratégie (conduite des troupes) la tactique (organisation du combat) voir aussi le service sanitaire, l'armement la logistique était également en charge de gérer l'armée et de leur fournir les armes, pièces et tout les équipements nécessaires au combat.

Selon l'empereur byzantin Léon six<sup>4</sup>, la logistique est une discipline basé sur des méthodes mathématiques mais réclamant une grande logique. En effet, celle-ci devait s'occuper non seulement de la préparation de l'armée mais encore plus de toutes les tâches en lien avec les déplacements. Et à partir du 18<sup>e</sup> siècle, plus précisément en 1780 il exista une confusion en Europe entre la logistique et la notion stratégie.

En même temps que le général suisse Antoine-Henri Jomini (général d'empire au service de napoléon Buonaparte, 1779-1869) écrit un livre « l'art de guerre », ou celui-ci souligne le lien existant entre le bon déroulement des opérations militaires et la conduite d'une logistique efficace.

Aux Etats-Unis, le concept de « logistique militaire » est apparu pour la première fois dans les années 1880. Il englobe alors la mobilisation de l'économie dans le but d'aider les forces armées lors des combats.

La logistique était considérée comme la gestion de nombreuses activités telles que le ravitaillement, l'entretien et les transports ou encore l'administration.

➤ **A 19<sup>e</sup> siècle :**

En 1812 napoléon Bonaparte<sup>5</sup>, décide de mener campagne vers la Russie, il part avec ses troupes environ 800 000 hommes en direction du territoire russe. L'armée napoléonienne avance rapidement par contre l'armée russe recule de plus en plus vers Moscow, mais après des mois de guerre les troupes de napoléon se trouvent sans ressources, alors que lors de leur avancée très rapide les russes brûlent toutes les ressources, les magasins et les récoltes, suite à cette situation les français se retrouvent sans refuge et sans nourriture.

Encore plus les conditions climatiques comme le froid, l'approvisionnement devient impossible cela affaiblit les troupes françaises qui sont déjà affamées, ce qui pousse les militaires d'abandonner les canons et les chariots qui sont devenus trop lourds.

Napoléon perdit la campagne de Russie à la fin de l'année 1812. Cette immense défaite fait preuve que la logistique ayant une place stratégique et pour chaque action à la décision militaire.

➤ **A 20<sup>e</sup> siècle :**

Durant la deuxième guerre mondiale et plus précisément pendant les préparatifs du débarquement des alliés en Normandie que la logistique prend son envergure. Durant cette période la logistique joue un rôle très important. D'après le général américain Dwight

---

<sup>4</sup> Léon Six : empereur byzantin de 866 jusqu'à 912.

<sup>5</sup> Napoléon Bonaparte : général et premier empereur des français du 1804 au 1815.

Eisenhower « la logistique influence toutes les batailles- elle est même souvent décisive » et on peut la considérée comme l'une de principale cause de la victoire des alliés sur les forces nazis. Par la suite l'OTAN renforça la place de la logistique dans les institutions militaires de l'Europe de l'ouest, c'est à ce moment là que la logistique confirme sa place stratégique et tactique.

### 1-2- Evolution de la logistique :

Plusieurs facteurs expliquent l'évolution de la logistique<sup>6</sup>. Tels que des facteurs technologiques comme l'apparition du chemin de fer ainsi l'automobile et le poids loids.

Dés la période de l'après guerre l'Europe intègre la logistique, accompagnés d'effets économiques important pour reconstruire le vieux continent détruit par la guerre.

A ce temps là la logistique atteint un grand niveau de perfection et d'efficacité, grâce au développement de méthodes scientifiques en particulier dans le domaine de la recherche opérationnelle et à l'essor des technologies de la communication grâce aussi aux expériences et au savoir acquis.

Le grand essor de la logistique durant les années 70, lorsque les entreprises ont cherchés à appliquer les méthodes du « juste à temps », notamment par la mise en place de nouvelles méthodes de planification de leur production et leur approvisionnement.

Dans les années 90, la logistique s'est élargie aux flux entre entreprises, depuis les fournisseurs jusqu'au client final.

Aujourd'hui la logistique est un secteur de l'activité économique et constitue une nouvelle forme de l'activité industrielle et de service, et comme un élément de différenciation en terme de respect des délais, conformité des commandes, capacité à gérer les retours clients et le service après-vente.

Le tableau suivant représente les grandes évolutions de logistique pour chaque période.

Tableau 01 : Les grandes évolutions de la logistique

la période	L'évènement
A 19 <sup>e</sup> siècle	Origine militaire de la logistique : compagne napoléonienne
2 <sup>eme</sup> guerre mondiale	émergence de recherche opérationnelle (logistique savante)
Années 60-70	L'essor de l'informatique, crée les systèmes MRP et les codes à barres
Années 80	Système Toyota, juste à temps (nouvelles contraintes, notion de processus)
Années 90	La logistique se transversalise et devient globale (concept Supply Chain)
Années 2000	Le Supply Chain management tend à devenir un outil de management global

Source : <http://Chohmann.free.fr/> consulté le 18/03/2018.

<sup>6</sup> Philippe-pierre Dornier, Michèle Fondre, op-cit, pp27-30.

### 1-3- Définition de la logistique :

Il existe de multiples définitions de la logistique, nous allons essayer de résumer 5 définitions :

➤ **Définition selon Joël et all<sup>7</sup> :**

La logistique est la fonction organisant les circuits matières, autrement dit l'art de livrer, au moindre coût, le bon produit, au bon endroit et en bon moment.

➤ **ASLOG (association française pour la logistique) :**

Définit la logistique comme 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 qu'une demande existe. La logistique concerne donc toutes les opérations déterminant le mouvement des produits tel que la localisation des usines et entrepôts, l'approvisionnement, gestion physique des encours de fabrication, l'emballage, le stockage et la gestion des stocks manutention et la préparation des commandes, le transport et les tournées des la livraison<sup>8</sup>.

➤ **Définition selon Yves Pimor<sup>9</sup> :**

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

➤ **Définition Gérard Baglin et all<sup>10</sup> :**

Ensembles des activités qui maîtrisent les flux de produit, la coordination des ressources et des débouchés, en réalisant un niveau service donné, au moindre coût.

➤ **Définition selon Corine Pasco<sup>11</sup> :**

Toutes les activités liées à la circulation des produits, elle concerne toutes les opérations nécessaires à la mise à disposition des produits sur les lieux de production.

A travers toutes ces définitions on peut dire que la logistique regroupe l'ensemble des activités mises en œuvre pour assurer la disponibilité d'un bien ou d'un service, à un lieu ou le besoin existe, et garantissant une gestion optimale de la combinaison.

L'objectif de l'activité logistique est d'assurer<sup>12</sup> :

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

<sup>7</sup> Joël Solier, Devan Sohier, Logistique, 7<sup>e</sup> édition, Vuibert, Paris, 2013, p3.

<sup>8</sup> [www.aslog.org](http://www.aslog.org), consulté le 20/03/2018.

<sup>9</sup> Yves Pimor, « La logistique, technique et mise en œuvre », 2<sup>e</sup> édition, Dunod, Paris, 2001, p3.

<sup>10</sup> Gérard Baglin, Olivier Bruel, Alain Garreau, Michel Greif, Christian van Delft, Management industriel et logistique, 3<sup>e</sup> édition, Economica, Paris, p482.

<sup>11</sup> Corin Pasco, Commerce international, 4<sup>e</sup> édition, Dunod, Paris, 2002, p66.

<sup>12</sup> [http://www.logistique-management.com/document/pdf/article/10\\_2\\_211.pdf](http://www.logistique-management.com/document/pdf/article/10_2_211.pdf), consulté le 25/03/2018.

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

#### **1-4- Les enjeux de la logistique :**

La logistique constitue un enjeu de taille pour l'entreprise et sa performance. Donc la bonne continuité de l'entreprise dépend de la maîtrise du processus logistique.

La logistique donc conditionne <sup>13</sup> :

##### ➤ **La croissance de l'entreprise :**

La logistique est un facteur déterminant pour le développement de l'entreprise.

##### ➤ **La maîtrise des coûts :**

Grâce à une meilleure maîtrise de l'ensemble des coûts du produit, depuis l'approvisionnement en matières premières jusqu'à l'après-vente.

##### ➤ **Les possibilités d'externalisation de l'entreprise :**

La logistique permet à l'entreprise de se recentrer sur sa vocation principale en confiant à des spécialistes certaines opérations (exemple de la sous-traitance) la nouvelle donne, c'est aussi l'optimisation des flux de transport.

##### ➤ **La diversification de l'entreprise :**

La maîtrise de la chaîne logistique permet à l'entreprise d'élargir la gamme de ces activités.

##### ➤ **La flexibilité et l'adaptabilité de l'entreprise :**

Grâce à une souplesse obtenue dans la distribution amont et aval ainsi une meilleure maîtrise de la gestion des transports et du stockage.

A la fin de cette section, on peut dire que la logistique est une notion très ancienne s'améliore et se développe intensivement à travers les différentes périodes historiques. Dans son ensemble, la logistique est une fonction qui assure la disponibilité d'un bien ou d'un service à moindre coût et à un moment bien précis.

---

<sup>13</sup> Barbara Lyonnet, Marie-pascale Senkel, La logistique, Dunod, Paris, 2015, p25.

**Section 2 : Les différents types et fonctions logistiques :**

La segmentation logistique dépend de leur situation vis-à-vis de processus de production, on parle d'une logistique avant la production et d'une logistique après la production ainsi la logistique recouvre plusieurs fonctions (transport, stockage, manutention).

**2-1- Les différents types de la logistique :**

On distingue deux types des logistiques <sup>14</sup> :

**2-1-1- Une logistique en amont :**

C'est toutes les opérations, organisation et gestion effectuées avant la réalisation de la production qui sont l'achat et l'approvisionnement. Cette logistique sert à rassembler les besoins de l'entreprise pour entamé la production.

Les activités amont comprennent <sup>15</sup> :

- Le développement de la recherche de source d'approvisionnement dans ou à l'extérieur de l'entreprise cliente, par la mise en relation avec :
  - Des fabricants (producteurs, fournisseurs, sous-traitants) ;
  - Des prestataires de service aussi dénommés sous-traitants ;
- Les achats : qui impliquent la notion de contrat et de vendeur.
- L'approvisionnement (procurement) :

Qui induit la notion de commande ouverte ou fermée, de bons de commandes (à l'extérieur) ou « de demandes, bons ou ordres de fabrication, de livraison (à l'intérieur) et de fournisseurs.

- Le transport en amont :

Est les opérations de douane, pour acheminer les marchandises (produits fini ou matériaux, minerais, composants) vers un produit de stockage (notion de stock) ou une plateforme de préparation de commande (juste-à-temps).

**2-1-2- Une logistique en aval :**

C'est la logistique après la production qui est la gestion commerciale et la distribution, elle sert à gérer le produit fini de sa sortie de la production à son arrivé au consommateur.

Les activités en aval comprennent <sup>16</sup> :

- Le stockage en entrepôt (entreposage).
- Le suremballage, la constitution de kits ou de lots, le conditionnement à façon, l'adressage.
- La préparation de commandes qui peut porter d'autres noms :

---

<sup>14</sup> Rémy le moigne, op-cit, p15.

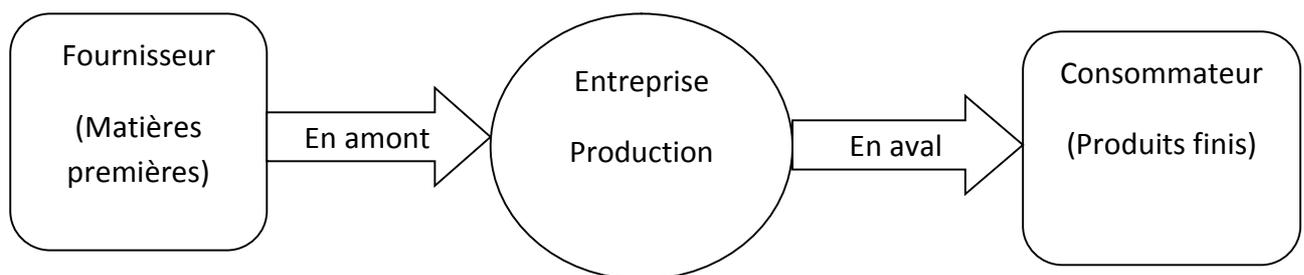
<sup>15</sup> Idem.

<sup>16</sup> Rémy le moigne, idem.

- La répartition pour les entreprises du secteur pharmaceutique (incluant toutefois sous cette dénomination le stockage et le transport en aval) ;
- L'éclatement pour les entreprises du secteur alimentaire frais (qui représente un seul passage à quai sans stockage, avec, répartition et rechargement immédiat de véhicule).
- Le transport en aval (après le lieu de stockage), qui se décompose en :
  - Traction : c'est-à-dire le transport jusqu'à un point de répartition ou d'éclatement ou de mise en tournée ;
  - Passage à quai pour éclater, répartir ou mettre en tournée sur d'autres véhicules ;
  - Distribution :

C'est-à-dire le transport du dernier kilomètre concerne en général les entreprises de livraison avec des véhicules de moins de 3,5 tonnes et de livraison urgente, ou de distribution vers une entreprise (business to business) ou vers un particulier (business to consumer).

Figure 01 : La logistique en amont et en aval



Source : réalisé par nous même à l'aide de la documentation utilisé.

## 2-2- Fonctions gérées par la logistique :

Selon la fonction gérée par la logistique, on distingue 7 types à savoir <sup>17</sup> :

### 2-2-1- La logistique d'approvisionnement :

L'approvisionnement est l'ensemble des activités qui contribuent à l'acquisition des matières ou des services dont à besoin l'entreprise pour son fonctionnement. La logistique d'approvisionnement permet la gestion de ces activités.

### 2-2-2- La logistique de production :

La chaîne de production est l'ensemble des ressources matérielles et technologiques utilisé pour la transformation des matières premières en produit semi-fini ou fini. La logistique de production permet d'apporter au lieu de production ces ressources nécessaires à la production et à planifier la production, cette logistique s'occupe de la gestion de production au complet.

<sup>17</sup> Rémy le moigne, op-cit, p25.

**2-2-3- La logistique de stockage :**

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.

**2-2-4- La logistique de distribution :**

La distribution permet de livrer les produits semi-finis ou finis vers les consommateurs. La logistique de la distribution rassemble les activités mises-en pour fournir les consommateurs en produits finis.

**2-2-5- La logistique inverse (retour) :**

Le retour permet l'acheminement, des marchandises avariées, 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. Elle représente une dépense supplémentaire, à court terme pour les entreprises et les particuliers.

**2-2-6- La logistique des transports :**

Le transport c'est un ensemble de moyens utilisés pour déplacer les marchandises, soit par mer, air ou terre.

**a- Les modes de transports :**

On distingue 5 modes de transport de marchandises<sup>18</sup> :

- Le transport maritime :

Le transport maritime est le mode de transport le plus économique pour les échanges massifiés et de longue distance, la réalisation du transport maritime dépend de différents types de navires (les vraquiers, les navires citernes, les navires spéciaux, les navires rouliers).

- Le transport aérien :

Le transport aérien de marchandises s'est développés durant les années 70 suite à l'apparition des avions gros-porteurs, il est utilisé pour le transport de produit dans la valeur est très élevée.

- Le transport fluvial :

Le transport fluvial permet de transporter des quantités très importantes des marchandises et peu couteux en énergie, mais ce mode de transport est limités dans certains pays comme l'Algérie, car les voies de navigations est indispensables à l'absence des fleuves.

- Le transport ferroviaire :

Ce mode de transport est très utilisé pour le transport massifié, s'il est moins flexible que le transport routier et plus respectueux de l'environnement.

---

<sup>18</sup> Rémy le moigne, op-cit, p252.

- Le transport routier :

Est l'acheminement des produits finis aux lieux de consommation ou bien l'inverse qui est des lieux de consommation aux lieux de production par route, ceci est devenu le principale mode de transport terrestre, leur succès revient au développement du réseau routier et le développement du matériel utilisés pour l'acheminement des marchandises (camionnette, porteur, semi-remorque, camion-remorque).

- Types de transport routier :

On distingue deux types de transport routier de marchandises différents 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 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, c'est le cas de TMF LOGISTICS.

- Transport pour compte propre :

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 conducteurs. Le transport pour compte propre doit reste une activité accessoire pour l'entreprise<sup>19</sup>.

#### **b- Les documents concernant les modes de transport :**

- Transport maritime (le connaissement/Bill of Lading) :

Est la preuve d'un contrat de transport selon lequel un transporteur reconnaît avoir reçu à bord de son navire une marchandise dans le but de transporter entre un port d'embarquement et un port destination, contre rétribution appelé fret.<sup>20</sup>

- Transport aérien (lettre de transport aérien/Airway Bill) :

- La LTA constitue une preuve de contrat de transport mais elle ne peut attester l'expédition effective de la marchandise si elle est signée par l'entreprise aérienne.
- La LTA ou Air Way Bill est le document de base du transport aérien ;

- Transport ferroviaire (la lettre de voiture internationale) CIM :

- La LVI n'est pas réclamée à l'arrivée ;
- Elle constitue une preuve de la prise en charge de la marchandise ;
- L'expéditeur est responsable des mentions portées sur la LVI et qui limiter la responsabilité du transporteur en cas de litige.

<sup>19</sup> Marie-Madeline Damien, « transport et logistique », Dunod, Paris, p433.

<sup>20</sup> Corine Pasco, op-cit, p66.

➤ Transport routier (lettre de voiture internationale routière) CMR :

La lettre de voiture est un contrat de transport de marchandises qui lie l'expéditeur, le commissionnaire de transport et transporteur. La lettre de voiture fait office de reçu lors du retrait de la marchandise chez l'expéditeur et de sa livraison au destinataire<sup>21</sup>.

- La CMR n'est pas négociable, elle n'est pas obligatoire et n'est donc pas réclamée à l'arrivée ;
- L'expéditeur est responsable des mentions portées sur la CMR et qui limite la responsabilité du transporteur en cas de litige<sup>22</sup>.

Les indications de la CMR :

- La date de l'établissement de cette lettre ;
- Les noms, adresse et numéro SIREN du transporteur ;
- La date de prise en charge de la marchandise ;
- La nature et la quantité, ou poids, ou volume de la marchandise ;
- Le nom de l'expéditeur ;
- L'adresse complète du lieu de chargement ;
- Le nom de destinataire ;
- L'adresse complète du lieu de déchargement.

Émission de la CMR <sup>23</sup> :

- Etablit généralement dans la pratique par le transporteur ou le transitaire, signé par le transporteur et principe par l'expéditeur ;
- Elle est émise en trois exemplaires originaux (pour l'acheteur, le vendeur, le transporteur) avec la marchandise.

**c- Avantages et inconvénients de chaque mode de transport :**

---

<sup>21</sup> [www.droit-finance.net](http://www.droit-finance.net), consulté le 03/04/2018.

<sup>22</sup> Ghislaine Legrand, Hubert Matini, Gestion des opérations import export, Dunod, Paris 2008, p45.

<sup>23</sup> Idem.

Tableau 02 : Les avantages et inconvénients de chaque mode de transport

Mode de transport	Avantages	inconvénients
maritime	Adapté aux expéditions lointaines, prix avantageux, conteneurisation	Délais et sécurité parfois aléatoires, fréquence des dépôts
aérien	Mode de transport très rapide, sécurité accrue, prime d'assurance faible, adapté pour les marchandises légères et périssables, trafic régulier, fréquence des vols élevée, faible coût indirects de transport, diminution des frais financiers et de stockage emballages et assurances moins coûteux	Capacité de transport limitée, fret aérien très onéreux, non adapté pour certaines marchandises (dangereuses ou autres nécessitant des conditions particulières de transport), la taille modeste des unités de chargement provoque de nombreuses ruptures de charges, coût au kilo relativement élevé peut adapter aux marchandises de faible valeur
fluvial	Prix très bas, adapté aux marchandises pondéreuses	Réseau fluvial limité
ferroviaire	Rapidité et sécurité sont assurées, horaires bien planifiés et respect des délais, adapté pour tous types de marchandises, capacité élevée de port en lourd, possibilité de faire du transport combiné rail/route	Desserte limitée par le réseau ferroviaire, ne convient pas aux courtes distances (compétitivité moindre pour les courtes distances), nécessite toujours une opération de pré et post acheminement, ruptures de charge
routier	Transporte tous types de marchandises, délais, coûts de parcours raisonnables, capacité de port et unités de chargement variés et adaptés à divers besoins, service domicile/domicile, souple d'utilisation	Divers facteurs peuvent dégrader la qualité de transport routier et engendrer des retards difficiles à rattraper (qualité des infrastructures routières, insécurité sur le trajet, coupeurs de routes, accidents, conditions climatiques)

Source : Corine Pasco, op-cit, page6.

Le choix en matière de transport conditionne l'ensemble de la démarche logistique<sup>24</sup>.

<sup>24</sup> Corine Pasco, op-cit, p67.

**d- Les activités de la logistique des transports :**

La logistique des transports se décompose en trois principales activités <sup>25</sup> : 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 coût global, des délais et de qualité de service (la meilleure offre), à savoir :

- Le mode d'acheminement des produits (maritime, aérien, ferroviaire, fluvial) ;
- Risques de transport (limitation du nombre de rupture de charge, utilisation d'unités de transport intermodale) ;
- La disponibilité des moyens logistiques (engins de manutention, zone de stockage) de port et d'autre de chaque point de transport ;
- La sélection du réseau coûteux et le mieux adapté aux marchandises que l'on souhaite acheminer.

➤ Planification des transports :

Une fois les différents nœuds (points successifs) du réseau de transport sont déterminés, l'opération de transport proprement dite doit être planifiée. La planification des transports tient une place importante dans la gestion des tournées de livraison, le transport inter-usines ou inter-magasins, et est largement déployé au niveau des plates-formes de groupage/dégroupage.

L'activité de planification des transports consiste à fixer les quantités, les dates et les lieux d'acheminement des marchandises, en tenu compte de la capacité de transport disponible et du taux de chargement des véhicules.

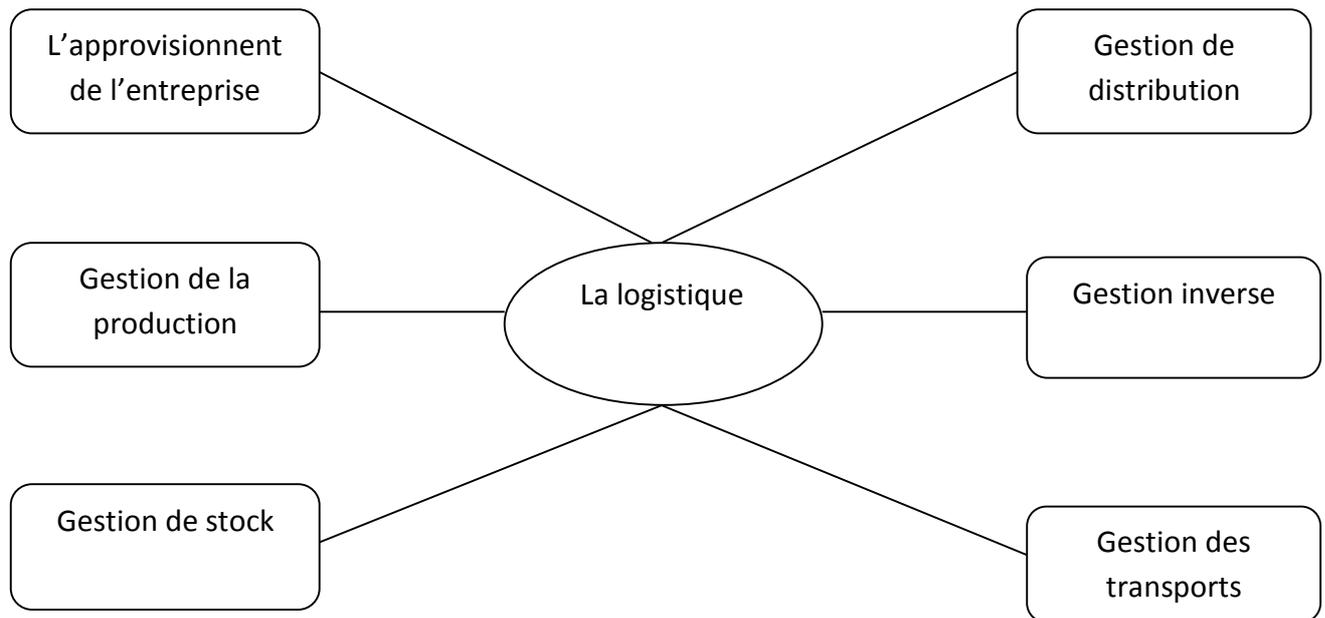
➤ Gestion du parc de véhicule :

La gestion du parc de véhicules est activité essentielle basée sur la gestion administrative et technique des véhicules de transport elle regroupe toutes les activités qui permet de service l'utilisation des véhicule et de garantir leur disponibilité de ces derniers pour d'éventuels besoins de transport (mise en œuvre des contrôles techniques, mise à jour des documents de bords, suivi des chauffeurs, gestion des stocks de carburant et des pièces de rechange).

---

<sup>25</sup> [www.logistiqueconseil.org](http://www.logistiqueconseil.org), consulté le 04/04/2018.

Figure 02 : Les fonctions gérées par la logistique dans une entreprise



Source : réalisé par nous même à l'aide de la documentation utilisé.

### 2-2-7- La logistique de soutien :

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

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

### 2-3- Rôle et mission de la logistique :

La logistique consiste à remplir ses missions dans le court et long terme <sup>26</sup> :

#### ➤ A court terme :

L'optimisation de la valeur ajoutée et le coût de tous les flux physiques de l'entreprise depuis la prévision des besoins jusqu'à la réception chez le client, en passant par l'approvisionnement, le cheminement de la fabrication jusqu'à l'expédition.

#### ➤ A long terme :

L'organisation des flux matières grâce aux équipements matériels et logiciels, de saisie, de traitement, de magasinage, de manutention ou de transport pour placer l'entreprise en situation d'adaptation.

<sup>26</sup> [www.logistiqueconseil.org](http://www.logistiqueconseil.org), consulté le 05/04/2018.

Parmi ses missions :

- La logistique assure la réalisation de l'incertitude par l'anticipation, la gestion des stocks, l'optimisation de circulation physique, ainsi que la réduction des délais grâce au juste à temps et à la compression des temps inter opérations ;
- Elle apporte un meilleur service à la clientèle (qualité des produits constantes, fiabilité des délais, minimisation des ruptures) ;
- La gestion des différents services tels que l'achat, la production, la distribution) ;
- La coordination entre l'offre et la demande, la gestion des différents flux logistiques et l'optimisation de la chaîne logistique en termes de qualité, délais, prix.

Les moyens nécessaires sont :

- Gestion des flux des matières et produits finis ;
- Gestion des flux d'information pour suivre, contrôler et adapter les mouvements des flux physiques ;
- Coordonner les activités à savoir gérer les stocks, transport, production, achat et livraison ;
- Motiver et former le personnel ;
- S'adapter sans cesse à l'environnement.

La logistique regroupe les activités en amont et celles en aval, la base de logistique se diversifie selon le type de produit, la structure de la clientèle et la vocation de l'entreprise. La mission principale de la logistique est de maîtriser et optimiser les différents flux logistiques.

### Section 3 : La gestion des flux logistique :

La gestion des flux consiste à piloter et gérer l'ensemble des activités qui sont réalisés lors de la fabrication d'un produit ou sa distribution. C'est le mouvement des matières, sous-ensembles et produits finis de la chaîne de fabrication ou distribution qui forme le flux.

#### 3-1- Les différents types de flux :

On distingue trois catégories de flux logistiques<sup>27</sup> : le flux physique, le flux d'information et le flux financier.

##### 3-1-1- Le flux physique :

Le flux physique est constitué par le mouvement des marchandises transportées et transformées depuis la matière première jusqu'au produit fini lors de la distribution de l'entreprise au client. Dans l'espace on distingue deux catégories de flux physique : les flux internes et les flux externe.

###### ➤ Les flux logistiques internes :

Nommé aussi flux de production, il concerne la circulation de matières premières et les composants dans le circuit de fabrication, ces flux sont constatés par la chaîne des opérations de transformation, d'usinage, de manutention et de stockage intermédiaires.

###### ➤ Les flux logistiques externes :

Ils recouvrent les flux d'approvisionnement ou flux amont et les flux de distribution ou flux aval

- **Flux d'approvisionnement ou flux amont :**

Circulation des produits matières nécessaires depuis le magasin fournisseur jusqu'au magasin entreprise.

- **Flux de distribution ou flux aval :**

Circulation des produits finis de l'entrepôt de l'entreprise jusqu'au l'entrepôt d'une entreprise cliente.

Les flux logistiques externes sont constitués par un ensemble d'opérations d'emballage, de manutention, de transport et de stockage

Selon la méthode d'approvisionnement choisi dans le processus, les flux logistiques peuvent prendre différentes formes<sup>28</sup> :

---

<sup>27</sup>Article sur les types de flux logistique. <http://www.ma-logistique.ma/notions-logistique/27-les-types-de-flux-logistiques.gtml>, consulté le 10/04/2018.

<sup>28</sup> Article sur les types de flux logistique. <http://www.ma-logistique.ma/notions-logistiques/27-les-types-de-flux-logistiques.html>, consulté le 10/04/2018.

- **Les flux posés :**

Une particularité des flux interne, à l'intérieur de chaque étape de fabrication est déclenchée par la disponibilité des matières premières ou des composants au niveau du poste amont. Les produits fabriqués sont stockés en attente d'une demande pour la consommation.

- **Les flux tirés :**

Le déclenchement de la livraison ou de la fabrication d'un produit se fait uniquement sur la demande d'un post client ce qu'on appel Zéro stock ou Les flux tendus ;

Une combinaison des deux flux précédents, c'est équivalent d'un flux tiré, mais avec un Min de stock.

- **Flux synchrones :**

Dans ce type, la livraison de différents composants est réalisée dans le respect de leur ordre d'entrée dans le processus de fabrication, ils sont livrés juste ou moment de leur utilisation, ce qui permet de réduire les stocks et les coûts

### **3-1-2- Le flux d'information :**

Le flux d'information représente l'ensemble des données concernant les marchandises transportées du fournisseur jusqu'au client. En premier lieu sont des informations commerciales tout comme les commandes passées entre clients et fournisseurs.

Cette commande compte en générale la référence du produit, la quantité commandée, date de livraison et le prix mais les entreprises s'changent aussi des informations techniques par exemple la gamme d'un produit ou la capacité de production<sup>29</sup>.

Les flux d'informations sont de plus en plus circulent rapide grâce à l'essor et au développement des technologies d'information et de communications (TIC) Encore plus avec la partition d'un système d'information logistique L.I.S (logistical- information système) qui comporte les trois principes de base dont :

- La disponibilité ;
- La fiabilité ;
- La flexibilité.

### **3-1-3- Le flux financier :**

Le flux financier est géré par le service financier ou comptabilité ce flux concerne toute la gestion pécuniaire des entreprises : ventes des produits, achats de matières premières, outils de production et la location d'entrepôt et bien sur du salaire des employés.

---

<sup>29</sup> Philippe Vallin « la logistique, modèles et méthodes du pilotage des flux », Economica, Paris, 2003, p178.

### 3-2- Planification des flux :

La planification des flux est un aspect important de la stratégie de l'entreprise. En effet, le plus souvent les objectifs de l'entreprise sont fixés en fonction d'objectifs à atteindre.

Ces derniers sont planifiés au niveau des flux internes afin de pouvoir produire et d'approvisionner dans de bonnes conditions, par ailleurs, de plus en plus d'entreprises doivent établir leur planification globale de distribution en fonction des demandes clients, et les flux engendré par la demande client ne permettront pas forcément à l'entreprise de fonctionner correctement. Il faut donc prévoir ces flux impérativement à plusieurs niveaux.

On distingue deux étapes de planification des flux <sup>30</sup> :

#### ➤ Planification à long terme :

La première étape c'est la planification du plan industriel et commercial à long terme de 1 à 3 ans qui va permettre à l'entreprise de fixer et limiter ses objectifs.

Cette planification commence avec l'établissement du programme industriel et commercial pour un but bien défini pour que les ressources nécessaires puissent être utilisés au bon moment afin d'arriver à satisfaire les clients dans des conditions de coût de stock optimisé.

Les ressources sont :

- La capacité des équipements, de manutention, de transport ;
- Les capacités de production, de manutention avec les compétences requises ;
- Les volumes de stock.

Les calculs seront effectués par exemple à l'aide d'outils du MRP ou des modèles de simulation, les résultats doivent permettre à l'entreprise de prendre des décisions nécessaires arrivés à livrer les volumes prévus avec taux de service satisfaisant pour le client.

#### ➤ Planification à court terme :

Dans cette étape il faut planifier les flux à court terme comme la planification des produits sur les lignes de production, de conditionnement, de transport.

Mais cette situation pose des soucis ou des problèmes de capacité au niveau des postes de production à cause de nombreux produits passant et des lots. Ce qui l'oblige à faire une révision pour les méthodes et outils utilisés lors de la planification, à savoir les tableaux muraux de planification des postes, des logiciels d'ordonnancement et d'autres outils utilisés.

### 3-3- Préparation et terminaison des flux :

Il faut prévoir la stratégie par laquelle on va intégrer les nouveaux produits dans le flux, les modifications de technologie et les arrêts de produit, il est évident que les lancements et modifications qui touchent le produit vont perturber le flux, ce pendant pour une entreprise être

---

<sup>30</sup> Philippe Valin, op-cit, p180.

dynamique doit s'adapter à son marché ce qu'elle va l'obliger de créer, modifier, adapter son offre au marché qui évolue.

Le lancement d'un nouveau produit pose toujours des problèmes tout à fait spécifiques en matière de gestion des délais. Cela exige une planification rigoureuse de chacune des tâches à effectuer.

Il est aussi important de gérer la fin de vie des activités, il faut donc faire le maximum pour finir le stock par une analyse permanente des produits sans mouvement en vue de leur traitement à travers :

Revente, recyclage, il faut assurer le nettoyage de tout ce qui était spécifique aux produits disparus, outillage, machines, emballages, ainsi que toutes les données informationnelles correspondantes.

Ce qui concerne l'aspect stratégique le but général est donc de maîtriser les flux.

### **3-4- Mise en œuvre des flux :**

Les flux physiques sont la réponse à l'appel des produits pour servir les clients.

#### ➤ **Manutention et expédition physique :**

L'approvisionnement physique des postes les a permis de s'alimenter par tous les produits nécessaires, dans le cadre de respect des plannings pour éviter surtout les ruptures d'approvisionnement.

La partie manutention et expédition physique est une partie très importante du système logistique dont la manutention est le lieu qui se situe entre les différentes composantes internes du flux physique, à ce niveau là il faut automatiser une partie de ces manutentions surtout celles qui sont répétitives, pour sécuriser les produits.

Alors que la partie expédition physique est le lieu physique entre l'entreprise et leurs clients. Il faut donc que la partie distribution soit intégrée aux flux globaux.

L'organisation des ressources de manutention et d'expédition en personnel et son équipement sont donc importants ce qu'ils permettent d'atteindre plusieurs objectifs :

- Ne pas créer des obstacles qui ralentissent le flux ;
- La productivité et l'efficacité de l'entreprise ;
- La flexibilité de l'entreprise, professionnalisation de son personnel et standardisation de ses matériels.

#### ➤ **Implantation dans des lieux de stockage :**

Les implantations des sites ont une importance considérable, pas seulement en matière de manutention mais aussi pour la gestion des flux : plus l'implantation favorise des flux plus la gestion sera simple, avec minimum de stock et une meilleure visualisation du personnel de terrain.

➤ **Emballage et conditionnement :**

L'emballage est un élément essentiel du service et des performances tout au long de la chaîne logistique :

- Protection de la qualité des produits ;
- Plus les emballages sont grands, plus le nombre de produits immobilisés aux différentes opérations augmenté ;
- Optimisation de l'utilisation des volumes lors de transporter les produits.

Le mode de conditionnement fait appel à l'intervention de tous les acteurs de l'entreprise juste après la définition de son choix. Les éléments perdus du conditionnement sont assimilés à la gestion comme tout les autres produits qui font l'objet d'approvisionnement donc ils sont semis à l'une des méthodes d'approvisionnement la plus approprié.

Par contre pour les éléments durable du conditionnement, il sufi d'organiser le flux d'une manière parfaite, c'est-à-dire rien n'à manquer ou perdu et sa par rapport aux biens mais aussi limiter leur stock pour des raisons d'encombrement ou surcharge des surfaces.

Donc il faut définir le mode de recteur des emballages, la fréquence de transport, la réparation, le nettoyage et le nombre global d'emballage.

La gestion des flux est un axe majeur de performance pour une entreprise, plus les flux sont optimisés plus l'entreprise assure la satisfaction de ses clients internes ou externes.

**Conclusion :**

La logistique est une tâche très importante dans les entreprises, elle permet la gestion et le contrôle de tout ce qui concerne le transport et le stockage des produits de l'entreprise. Des véhicules nécessaires au transport, fournisseurs, entrepôts, manutention par l'optimisation de leur circulation pour minimiser les coûts et les délais.

La gestion de la logistique s'effectue grâce à l'essor des systèmes d'informations, suite au développement des technologies d'information et communication.

## ***Chapitre 2***

# ***De la chaîne logistique au Supply chain Management***

**Introduction :**

La maîtrise de la chaîne logistique, ainsi que la gestion de différents flux logistiques depuis l'approvisionnement en amont jusqu'à la distribution finale au client, est aujourd'hui stratégique pour les entreprises.

Dans ce chapitre nous présentons la chaîne logistique : Ses définitions, ses caractéristiques, leurs catégories, ainsi que sa structure physique, en suite on présentera les niveaux de décision dans la chaîne logistique et les outils d'aide à la décision, on termine par le supply chain management (gestion de la chaîne logistique) et les différentes composantes liées à cette démarche.

**Section 1 : La chaîne logistique :**

Le terme « chaîne logistique » vient de l'anglais « Supply Chain » qui signifie littéralement « chaîne d'approvisionnement », il est préférable d'utiliser l'expression américaine « Supply Chain » au lieu de chaîne d'approvisionnement car cette dernière ne permettrait pas d'exprimer le sens que l'on veut donner à la Supply Chain.

La nouveauté de ce concept a permis aux spécialistes de donner plusieurs définitions de la chaîne logistique, on a essayé de résumer 4 définitions :

**1-1- Définitions :**

- Une Supply Chain est un réseau d'organisation (fournisseurs, usines, clients, prestataires logistiques), qui participent à la fabrication, la livraison et la vente d'un produit à un client. Ces organisations échangent entre elles des produits, des informations<sup>1</sup>.
- La Supply Chain est l'ensemble des étapes de la logistique d'approvisionnement : les étapes sont nombreuses et vont concentrées toutes les étapes nécessaires à la mise sur le marché d'un produit. Toute cette chaîne concerne l'achat, la gestion des stocks, la manutention, le stockage, le transport<sup>2</sup>.
- C'est la suite des étapes de production et distribution d'un produit depuis les fournisseurs des fournisseurs du producteurs jusqu'aux clients de ses clients<sup>3</sup>.
- La chaîne logistique est un système de sous-traitants, de producteurs, de distributeurs, de détaillants et de clients entre lesquels s'échangent les flux matériels et informationnels dans le sens des fournisseurs vers les clients<sup>4</sup>.

Au delà de ces définitions, on peut dire que la chaîne logistique est l'ensemble de différentes entreprises et de différents secteurs d'activités qui s'échangent entre elles des produits et services.

---

<sup>1</sup> Rémy le moigne, supply chain management, Dunod, Paris, 2013, p4.

<sup>2</sup> Paul-Marie Edwards, « l'impacte de la citoyenneté sur la gestion de la supply chain », Master, Université Paris 1, 2010, p27.

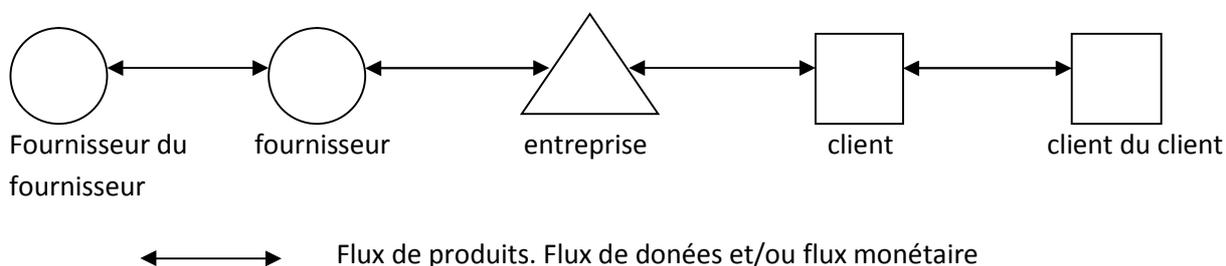
<sup>3</sup> Yves Pimor, « Logistique, technique et mise en œuvre », 2<sup>e</sup> édition, Dunod, Paris, p5.

<sup>4</sup> Mariem Trojet, « planification d'une chaîne logistique, approche par satisfaction de contraintes dynamiques, Th.Doc, Université Toulouse, 2014, p35.

**1-2- Les caractéristiques de la chaîne logistique :**

- La chaîne logistique se rapporte à un ou plusieurs familles de produits finis donnés ;
- Elle regroupe plusieurs entreprises ;
- Ces entreprises sont liées entre elles par trois flux logistiques : le flux d'information (facturation, commandes), le flux physique (transfert de marchandises), le flux financier (règlement des achats) ;
- Chacune de ces entreprises assure quatre fonctions essentielles, on a la fonction d'approvisionnement, la fonction de production, la fonction de distribution et fonction de vente.

Figure 03 : Représentation schématique de la chaîne logistique



Source : Rémy le moigne, op-cité, page 4.

Une chaîne logistique est souvent représentée comme une chaîne reliant le fournisseur du fournisseur au client du client. Ce qui fait appel à l'intervention de plusieurs acteurs qui sont :

Les fournisseurs des fournisseurs, les fournisseurs, les producteurs, les transporteurs, les grossistes, les détaillants et les clients.

La chaîne elle-même peut être développée autant qu'on le désire. Ainsi le maillon qui mène à la constitution de la chaîne, on peut le considérer comme une chaîne constituée de différents maillons, exemple : le maillon de production<sup>5</sup> :

- Magasin de réception des composants ;
- Le 1<sup>er</sup> atelier de transformation du produit ;
- Le 2<sup>e</sup> atelier ;
- L'atelier de conditionnement ;
- Le magasin de produits finis de l'usine ;
- Les magasins régionaux du fabricant.

<sup>5</sup> Yves Pimor, op-cit, p6.

### 1-3- Structure physique de la chaîne logistique :

La chaîne logistique est constituée d'un réseau complexe d'organisation, sa structure topologique peut prendre plusieurs formes différentes, mais pour mieux simplifier sa présentation, nous allons présenter deux topologies élémentaires<sup>6</sup>.

➤ **Structure convergente :**

Dans une chaîne totalement convergente, la matière ou le produit concerné part d'un site et converge directement vers un seul et même lieu d'assemblage final, ce que signifie l'absence de réseau de distribution. L'industrie automobile est un bon exemple de ce type de chaîne, une entreprise spécialisée dans ce secteur d'activité construit des voitures, ses fournisseurs de rang 1 fournissent des équipements (pare-brise, carrosserie), des fournisseurs de textiles (pour les sièges) dans le rang 2.

➤ **Structure divergente :**

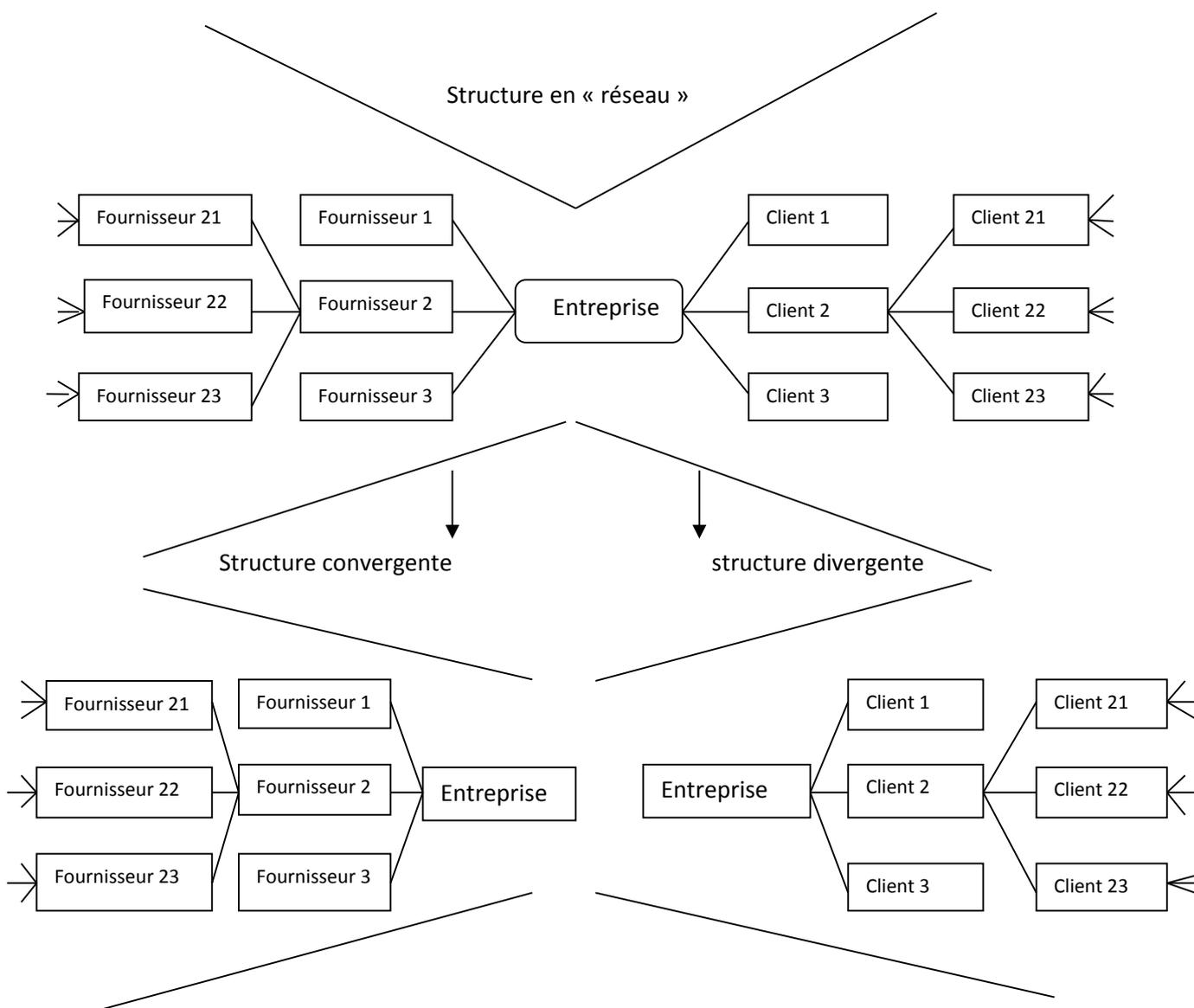
Dans ce type de chaîne, la matière et le produit part d'un point unique c'est-à-dire d'un seul fournisseur amont vers plusieurs et différentes destinations finales, ça signifie que la chaîne divergente est improbable, on peut prendre le secteur d'industrie électronique comme un exemple.

Dont une entreprise est considérée comme un fournisseur de cristaux silicium, les clients de rang 1 sont des constructeurs de puces, les clients de rangs 2 sont des constructeurs de circuits intégrés, enfin, on peut prendre les assembleurs de téléphones mobiles comme des clients de rang 3.

---

<sup>6</sup> Julien François, « planification des chaînes logistiques: Modalisation du système décisionnel et performance », Th.Doc, Université de Bordeaux, 2007, p22.

Figure 04 : Structure élémentaires d'une chaîne logistique



Source : François Julien, op-cit, page 30.

#### 1-4- Les catégories des chaînes logistiques :

On peut distinguer, principalement, trois formes d'entreprises qui constituent des chaînes logistiques<sup>7</sup> :

➤ **L'entreprise étendue :**

Elle désigne un partenariat durable entre plusieurs entreprises bien organisées, dans plusieurs cas, autour d'un grand donneur d'ordre et cela pour faire face à la concurrence dans le marché.

L'entreprise étendue est une organisation ou une forme d'entreprise représentée en tout ou en partie par les clients, les fournisseurs et les sous traitants engagés d'une façon

<sup>7</sup> Mariem Trojet, op-cit, pp38-39.

collaborative pour la conception, le développement, la production et la livraison de produits pour les utilisateurs finaux<sup>8</sup>.

➤ **L'entreprise virtuelle :**

Elle désigne un réseau d'entreprises géographiquement dispersées et juridiquement indépendantes collaborant dans le but d'atteindre un objectif auquel elles n'auraient pu répondre seules.

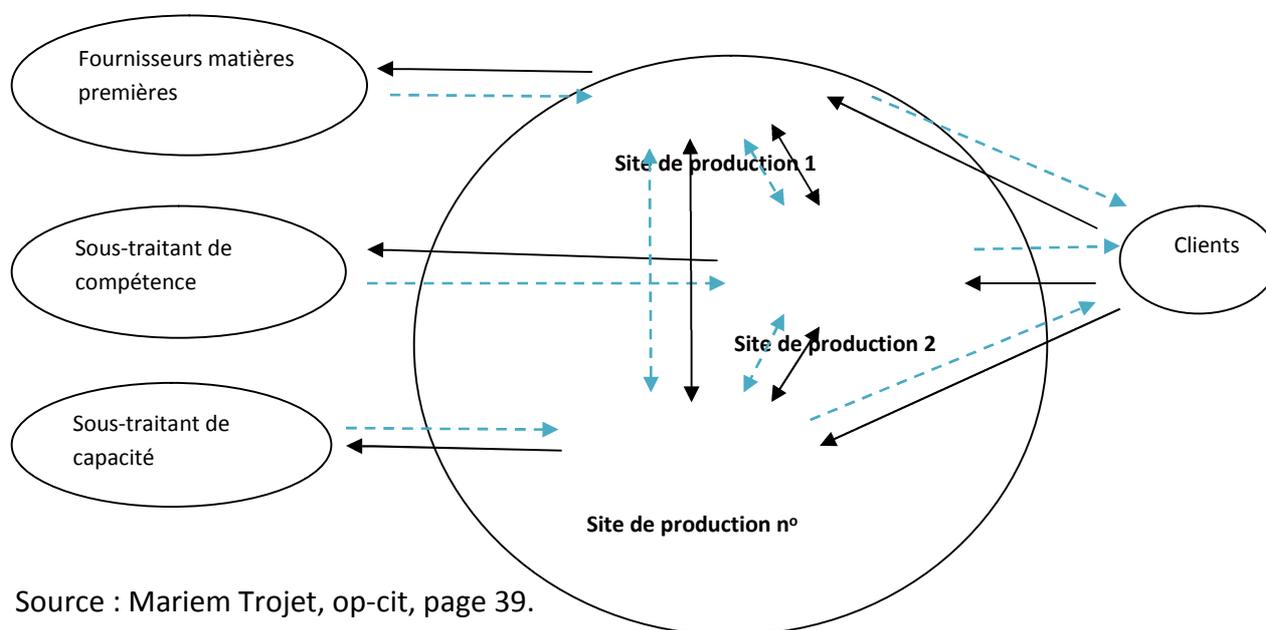
La durée de vie de cette collaboration est limitée sur un marché visé, l'intérêt de ce type d'entreprises est donc de cumuler les savoir-faire spécifiques des entreprises pour gérer d'une façon très efficace toutes les phases du cycle de vie d'un projet.

➤ **L'entreprise multi-sites :**

Elle fait référence à des entreprises dont la production est localisée sur plusieurs zones géographiques différentes à travers le monde entier. On peut les trouver dans plusieurs secteurs d'activités quelque soit automobiles (Renault, Mercedes-Benz), électronique, électrique et aérospatiale.

Dans ce type d'entreprises, chaque site est une entité autonome qui gère un certain nombre pour réaliser un ensemble d'activités de production qui relèvent de sa charge.

Figure 05 : Exemple d'une entreprise multi-sites



Source : Mariem Trojet, op-cit, page 39.

### 1-5- Les processus de la chaîne logistique :

Les processus de la chaîne logistique sont comme suit :

➤ **Le processus approvisionnement :**

<sup>8</sup> Zerouk Mouloua, ordonnancement coopératifs pour les chaînes logistiques, Th.doc, Université de Lorraine, 2007, p11.

Le processus approvisionnement se concentre sur la fourniture de tous les composants nécessaires à la fabrication. Deux grandes phases sont ici à distinguer. La première phase consiste à sélectionner les fournisseurs de l'entreprise. La seconde phase du processus approvisionnement consiste à passer les commandes des composants à ces fournisseurs en fonction de la production à réaliser.

➤ Le processus production :

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

➤ Le processus de distribution :

Le processus de distribution concerne la livraison des produits finis aux clients et reprend les questions d'optimisation des réseaux de distribution : l'organisation et le choix des moyens de transports, le choix du nombre d'étage (ou d'intermédiaires) réseau de distribution ainsi que le positionnement des entrepôts et leur mode de gestion.

➤ Le processus vente :

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

➤ Le stockage :

Le stockage regroupe toutes les quantités stockées tout au long du processus en commençant par le stockage de matières premières. Le stockage des en-cours et le stockage des produits finis. Les stocks sont donc partagés entre les différents acteurs : les fournisseurs, les producteurs, les distributeurs. Plus on a de stocks, plus la chaîne logistique est réactive aux fluctuations des demandes sur le marché<sup>9</sup>.

### 1-6- Les niveaux d'intégration dans la chaîne logistique :

- Le concept de base de la chaîne logistique repose sur une vision globale de l'entreprise afin de d'obtenir une optimisation de la totalité de la chaîne ;
- L'apparition du juste-à-temps et la réduction des stocks qui en découlé ont rendu les différents maillons dépendants les uns des autres ;

---

<sup>9</sup> Zerouk Mouloua, op-cit, p13.

- Le développement des systèmes d'informations intégrés a permis une connaissance plus fine des mouvements et des besoins et une véritable gestion de l'ensemble de la chaîne ;
- Les limites amont et aval du processus de planification ne s'arrêtent pas aux frontières de l'entreprise : elles peuvent être repoussées jusque chez les fournisseurs de ses fournisseurs de l'entreprise et les clients de ses clients pour aboutir à la notion d'entreprise élargie.

La situation de base de la chaîne logistique se caractérise d'une organisation en silo les principales fonctions « verticale » (achat/approvisionnement, fabrication, distribution physique). Il ya pas ou peu de transversalité : (seules sont mise en place des relations (client/fournisseur) internes pour gérer les interfaces entre les fonctions.

Suite à la situation de base da la chaîne logistique dans une organisation traditionnelle, trois niveaux d'intégration dans la chaîne logistique peuvent être présentés :

➤ Organisation fonctionnelle (en processus) :

A ce niveau 1, la principale préoccupation de l'organisme est le coût d'obtention (coût faible) et le niveau de la qualité (produit fiable). Et chaque fonction de l'entreprise se focalise sur sa contribution sur cet objectif.

➤ Intégration interne :

A ce niveau 2, les entreprises commencent à construire une organisation « orientée client ». La focalisation à ce stade est le service au client, et non plus les optimisations fonctionnelles « locales ».

➤ Intégration externe :

A ce niveau 3, les entreprises commencent à identifier les potentialités d'amélioration de au travers d'approches coopératives. Non seulement avec l'ensemble des fonctions de l'entreprise, mais aussi avec les acteurs externes à l'entreprise<sup>10</sup>.

### 1-7- Les enjeux de la chaîne logistique :

On peut souligner 3 principaux enjeux de la chaîne logistique :

➤ Le partage de l'information :

Un premier enjeu majeur de la chaîne logistique est donc le partage d'informations notamment en termes de prévision de la demande. Ce qui résulte « effet coup fouet ». Cet effet dynamique lié à une vision myope des différents acteurs d'une chaîne logistique qui permet d'entraîner l'amplification des variables de la demande au fur et à mesure de la remontée d'information le long de la chaîne.

---

<sup>10</sup> Baglin Gérard, Olivier Bruel, Alain Garreau, Michel Greif et Christian van Delft, Management industriel et logistique, 3<sup>e</sup> édition, Economica, Paris, p484.

➤ Le partage de la valeur :

Un second enjeu est celui du partage de la valeur entre les différents acteurs d'une chaîne logistique car les acteurs étant différenciés. La survie de chacun d'entre eux est liée à sa performance économique mais également liée à la performance de la totalité de la chaîne. La mise en place de partenariat durable est l'un des moyens le plus fiable pour répondre à la pression économique sur l'ensemble de la chaîne.

➤ Les leviers de la performance de la chaîne logistique :

- La localisation des sites ;
- Le stockage ;
- Le transport ;
- Le sourcing (le choix des partenaires d'approvisionnement) ;
- Le pricing (la politique et la gestion des prix et des promotions) ;
- L'information (la gestion et le partage de l'information) ;

Ces leviers seront utilisés dans la gestion des chaînes logistiques<sup>11</sup>.

### **1-8- Les métiers de la logistique au sein de la chaîne logistique :**

Il est difficile de décrire le nombre exact des métiers logistique, en effet, nous allons essayer de résumer 4 métiers essentiels selon notre recherche <sup>12</sup> :

#### **1-8-1- Analyste logistique :**

son champ d'action est les stocks, dans ce cas l'analyste logistique assure la gestion des stocks en assurant l'optimisation des coûts et des délais en fonction des moyens de l'entreprise auquel il exerce son activité, son rôle est donc de suivre l'adaptation des chaînes de flux physiques pour qu'elles soient réactives et permettent la maîtrise des délais, des coûts et le respect des normes de qualité. Autrement dit, l'analyste logistique est le spécialiste des chiffres, des calculs, des résultats, analyses et autres statistiques<sup>13</sup>.

➤ **Missions principales :**

- Assurer la conformité et la qualité d'un produit par la réalisation d'une série de tests, enquêtes et statistiques ;
- Il gère les stocks des marchandises, ensuite il prépare le renouvellement de ces stocks selon les budgets qui lui sont dévolus ;
- Identifier les points faibles de logistique au sein de son entreprise ;

---

<sup>11</sup> Médéric Suon, Optimisation de la chaîne logistique internationale à horizon stratégique, Th.doc, Université Blaise Pascal-Clermont-Ferrand 2, 2013, p10.

<sup>12</sup> <http://www.apec.fr> consulté le 20/04/2018.

<sup>13</sup> <http://www.orientation.com>, consulté Le 20/04/2018.

- Réceptionner les commandes et organiser les livraisons.

Les activités de l'analyste logistique dépendent de la taille de son entreprise. Dans le cas d'une entreprise de petite taille, l'analyste logistique effectuera un contrôle sur le terrain. Lorsqu'une entreprise est de grande taille très importante, il aura un poste plus orienté vers le contact et la négociation avec les fournisseurs et avec les clients.

### **1-8-2- Gestionnaire de stock :**

Appelé aussi responsable de stocks, gestionnaire d'approvisionnement, chargé d'assurer la gestion et le suivi des stocks de l'entreprise, ainsi, il organise et rationalise les flux de stocks pour rentabiliser le suivi.

#### **➤ Missions principales :**

- Organiser la chaîne d'approvisionnement ;
- Mettre en place un planning de livraison ;
- Superviser le transport des marchandises ;
- Définir les modalités de transport et de livraison, comme par exemple : type d'emballage, quantité, fréquence ;
- Vérifier la qualité et la conformité des marchandises lors de leur réception ;
- Stocker les marchandises, organiser l'espace de stockage et garantir la disponibilité des marchandises.

### **1-8-3- Gestionnaire d'entrepôt :**

Appelé aussi, responsable ou directeur d'entrepôt, le gestionnaire d'entrepôt est chargé de stocker et de livrer en temps voulu les marchandises d'un client et de prendre en charge la gestion et l'administration des moyens matériels et des équipes.

#### **➤ Missions principales :**

- Contrôler la qualité des marchandises à leur entrée et leur sortie ;
- Organiser la réception des produits ;
- Planifier les commandes des fournisseurs et réapprovisionne les stocks ;
- Déterminer le meilleur type d'emplacement et de conditionnement pour chaque type de marchandise et prend en considération leur spécificité et tous les facteurs qui peuvent influencer ces marchandises ;
- Choisir et former son équipe qui est composée de manutentionnaires, caristes et préparateurs de commandes et les formés ;

Le gestionnaire d'entrepôt est donc celui qui organise tous les trajets et les livraisons de produits.

#### **1-8-4- Logisticien :**

Le logisticien est un responsable sur plusieurs plans, ces responsabilités varient selon la nature de l'activité de l'entreprise ou il exerce son métier, se déclinent sous plusieurs appellations : responsable logistique, responsable ou directeur Supply Chain, technicien logistique.

##### ➤ **Les niveaux d'intervention du logisticien :**

Selon le niveau de pilotage, le logisticien participe aux réflexions stratégiques de l'entreprise (stratégie d'approvisionnement, stratégie de distribution, modélisation des réseaux logistiques et de transport). Il lui faut pour cela une bonne expérience de terrain et des capacités très importantes pour gérer les différentes situations.

D'une manière transversale, le logisticien trouve sa place dans tous les maillons de la chaîne logistique (achat, stockage, entreposage, manutention, transport de marchandises). C'est son expérience et la connaissance de la logistique qui lui donne l'accès et la capacité de pratiquer des différents métiers de la logistique.

##### ➤ **Missions principales :**

- La gestion des délais d'une manière optimale pour éviter les surcharges du stock, pour satisfaire la commande des clients ;
- La maîtrise des coûts des marchandises, des stocks pour garantir la marge de l'entreprise ;
- Organiser les flux de marchandises au quotidien, des flux d'approvisionnement et de livraison vis-à-vis des besoins de son entreprise et les commandes des clients ;
- La mise en conformité de certains flux de marchandises, comme par exemple les normes de sécurité ;
- La principale mission de logisticien est le management, c'est-à-dire le logisticien peut gérer une équipe de 100 personnes, juste il doit être capable de répartir la charge de travail de son équipe.

A la fin de cette section on peut dire que la chaîne logistique est un réseau très complexe, on en trouve au sein de ce réseau un nombre infini d'acteurs et intervenants jouant chacun d'entre eux un rôle quelque soit préliminaire ou secondaire dont le but est la conception de la chaîne logistique.

## Section 2 : Niveaux de décision dans la chaîne logistique :

La conception de la chaîne logistique nécessite de prendre un ensemble de décisions qui touche différents niveaux.

Cette section expose les principales décisions dans la chaîne logistique, et les différents outils d'aide à la décision.

Avant de présenter ces différents niveaux de décision, il est évident de répondre à la question suivante : **qu'est-ce qu'une décision ?**

### 2-1- Définition de la décision :

- Décider consiste à choisir une solution en compagnie plusieurs possibilités<sup>14</sup>.
- Une décision peut être définie comme étant le problème de donner une valeur à une variable inconnue et dont la connaissance permet au décideur de sortir d'une situation de jugement ou d'incertitude<sup>15</sup>.

### 2-2- Les différents niveaux de décision :

Pour n'importe quels types de chaîne logistique, la prise de décision est classée en trois niveaux : stratégiques, tactiques, opérationnels, et chacun de ces trois niveaux correspond à l'un de ces horizons suivants : long, moyen et court terme.

La classification des décisions repose donc sur la portée de la décision dans le temps, sur la longueur de la chaîne logistique mise en jeu, aussi sur le nombre de responsable de l'entreprise<sup>16</sup>.

- Niveau stratégique :

Ce niveau regroupe toutes les décisions de conception dans la chaîne logistique telles que la conception des lignes de production et la conception des réseaux des transports, elles sont prises par la direction de l'entreprise. Ce sont des décisions à long terme (supérieur à 3 ans).

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

- La recherche de nouveaux partenaires de la chaîne logistique, c'est le cas d'entreprise étendue ou virtuelle ;
- La sélection de fournisseurs et sous-traitants. Ce qui concerne ce point, l'entreprise peut choisir un seul ou plusieurs fournisseurs à savoir sa position sur le marché vis-à-vis des concurrents ;
- Des décisions d'implantation des sites de production et des entrepôts, ce qu'il influence le choix des moyens de transport, plus le nombre des sites est grand, plus on est proche des clients, et plus on économise les coûts de transport ;

<sup>14</sup> <http://www.marketing-etudiant.fr>, consulté le 20/04/2018.

<sup>15</sup> Zerouk Mouloua, op-cit, p14.

<sup>16</sup> Philippe Valin, Problématiques de la logistique, Economica, Paris, 2003, p6.

- Répartition entre biens achetés et utilisation de ressources d'un tiers (par exemple : décision de sous-traiter) ;
- Acquisition de biens technologiques et équipements pour usines et entrepôts.

➤ Niveau tactique :

Le niveau tactique regroupe toutes les décisions de planification de la chaîne logistique, elles sont prises par les cadres de l'entreprise sur un horizon à moyen terme (moins de 18 mois). Les décisions de planification de la chaîne logistique concernant le niveau tactique sont les suivantes :

- Planifie la production à tous les niveaux et les transports associés, et aussi la maintenance des outils de production et des moyens de transport ;
- Gérer les stocks induits (matières premières, produits finis), aussi que trouver l'allocation optimale des produits aux sites de stockage en prenant en compte le coût de stockage de chaque produit dans chaque site, les capacités des sites de stockage, et les coûts de transport entre les sites de production des produits et les sites de stockage ;
- Allouer les sites de stockage aux clients pour optimiser le plus souvent les coûts de transport ou de livraison ;
- Définir la politique de transport, cette décision dépende du mode de transport et de la quantité demandée par chaque client ;
- Taux d'utilisation des capacités planifiées en fabrication, par usine et au niveau du réseau.

➤ Niveau opérationnel :

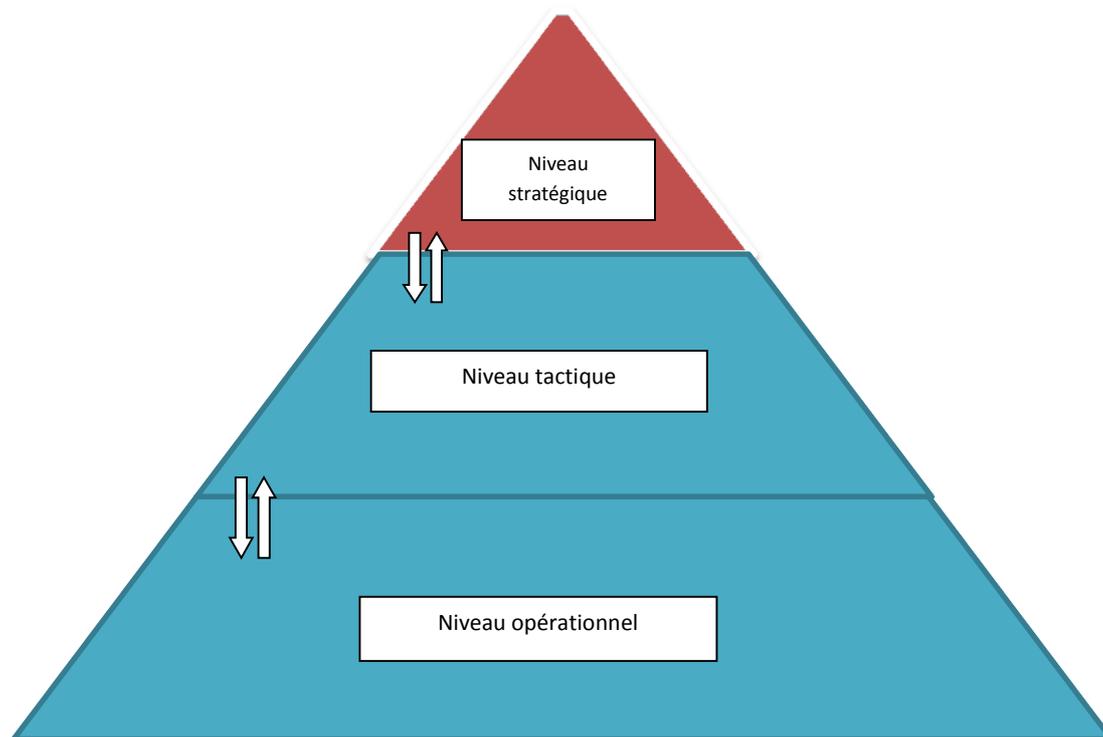
Les décisions opérationnelles sont prises pour un horizon à court terme pour assurer la gestion des moyens et le fonctionnement de la chaîne logistique. Dans ce cadre, les entreprises ont besoin de prendre des décisions qui nécessitent des réponses pour le temps le plus proche, ainsi la réactivité de ce type de décision est un élément de mesure de la performance de la chaîne logistique. L'objectif à ce niveau est de répondre aux requêtes des clients de façon optimale en respectant les contraintes établies par la configuration et les politiques choisies aux niveaux stratégiques et tactiques.

Nous donnons dans ce qui suit une liste non exhaustive des décisions opérationnelles :

- Ordonnancement et pilotage en temps réel des systèmes de production ;
- Allocation des moyens de transports à base de programme des livraisons ;
- Placement plus précis des activités de maintenance préventive ;

- Affectation des ressources aux tâches (matérielles et humaines...) de manière dynamique en fonction des aléas ;
- Traitement et ordonnancement des niveaux des commandes clients.

Figure 06 : Pyramide des niveaux de décision



Source : Zerouk Mouloua, op-cit, page 15.

En réalité, il est difficile de donner une classification précise et définitive des décisions dans toutes les chaînes logistiques ou toutes les industries.

On peut souligner trois différences entre ces niveaux décisionnels qui sont <sup>17</sup> :

- La première différence concerne la portée temporelle de l'application de la décision :
  - Les décisions stratégiques sont à long terme ;
  - Les décisions tactiques sont à moyen terme ;
  - Les décisions opérationnelles sont à court terme.
- La deuxième différence est le niveau d'agrégation :
  - Les décisions stratégiques sont au niveau de l'ensemble de l'entreprise ;
  - Les décisions tactiques sont prises au niveau de l'usine ;
  - Les décisions opérationnelles sont prises au niveau de l'atelier.

<sup>17</sup> Zerouk Mouloua, op-cit, p25.

- La troisième différence est le niveau de responsabilité des décideurs :
  - Les décisions stratégiques sont prises par la direction générale de l'entreprise (le haut niveau hiérarchique) ;
  - Les décisions tactiques sont prises par les cadres ;
  - Les décisions opérationnelles sont prises par les responsables d'ateliers ou d'équipes.

### 2-3- Les outils d'aide à la décision :

Les outils d'aide à la décision sont des systèmes, qui font l'objet d'une collaboration interne ou externe et facilitant la liaison entre les différentes fonctions et partenaires dans la chaîne logistique. En effet, les nouvelles technologies permettent une ouverture et une innovation de ces systèmes<sup>18</sup>.

Dans ce cas, nous allons présenter deux de ces systèmes, les plus importants <sup>19</sup> :

- Les entreprises ressources planning **ERP**
- Les Advanced planning and Scheduling **APS**

#### ➤ Enterprise resource planning **ERP** :

Est appelé aussi ERM (entreprise ressource management), est une notion développée depuis les années 90 par des experts en édition des logiciels informatiques. Est destiné à la gestion globale des différents flux de l'entreprise aux niveaux stratégique, tactique et opérationnel. Il met en commun, pour les diverses entités et fonctions, l'ensemble des données nécessaires à cette gestion dans une base de données unique<sup>20</sup>.

#### ➤ Les avantages et inconvénients d'un ERP :

Un ERP présente de nombreux avantages desquels on peut citer :

- Réduire les ruptures de stocks et baisser le niveau moyen des stocks par une rotation plus élevée ;
- Améliorer le respect des délais de livraison promis au client ;
- Abaisser le coût de revient de la production par une meilleure régularité dans le fonctionnement des ateliers ;
- Eviter la redondance d'information entre différents systèmes d'information de l'entreprise.

L'ERP présente aussi des inconvénients à savoir :

- La bonne connaissance de l'entreprise des processus de l'entreprise ;

<sup>18</sup> Joël Sohier et Devan Sohier, Logistique, 7<sup>e</sup> édition, Vuibert, Paris, 2013, p93.

<sup>19</sup> Joël Sohier et Devan Sohier, op-cit, p93.

<sup>20</sup> Idem, p328.

- Des difficultés d'appropriation par le personnel de l'entreprise ;
  - Base de données d'un ERP nécessite l'installation de serveurs réseaux très puissant ;
  - Nécessite d'une maintenance continue.
- Advanced Planning and Scheduling **APS** :

Les APS sont des logiciels décisionnels qui permettent de simuler et d'optimiser la planification des achats, de la production, de la distribution et des transports en effectuant des arbitrages entre les demandes prévues des clients et les capacités des fournisseurs à y répondre<sup>21</sup>. Ils interviennent donc à tous les niveaux :

- La demande : détermine combien de produits doivent être fabriqués ;
- Les achats : vérifie la disponibilité des matières premières et des composants suivants la nomenclature du produit ;
- La production : analyse les contraintes et la capacité à développer un plan de production optimale ;
- Le stockage : prévoit les espaces nécessaires ;
- Le transport et la distribution : optimise les coûts et assure la qualité de service à la clientèle.

L'association de ces deux systèmes permet d'anticiper les demandes clients et les productions associées, cette intégration se fait à travers le développement<sup>22</sup> :

- D'une vision globale de la structure de la chaîne logistique (usine, entrepôt, distribution, transport), des partenaires et acteurs de cette chaîne (fournisseurs, producteurs, transporteurs) ;
- Du dimensionnement et de la localisation des sites ;
- De la définition des flux et des modes de flux entre d'une part les sites et d'autre part la destination des clients ;
- Du choix des différents opérateurs et le choix des outils pour mettre en œuvre et animer cette chaîne ;
- Du choix des outils d'optimisation et des mesures de performance.

Cette intégration doit s'adapter :

- Aux nouvelles contraintes économiques (évolution des coûts) ;

---

<sup>21</sup>Ahlem.A, « les systèmes de gestion de la chaîne logistique », article. <http://prez.com/bbbbgcklixdp/les-systemes-de-gestion-de-la-chaîne-logistique-sgclscm>, consulté le 25/04/2018.

<sup>22</sup> <http://www.buvetteetudiants.com/cours/95/les-outils+de+la+gestion+de+la+chaîne+logistique>, consulté le 25/04/2018.

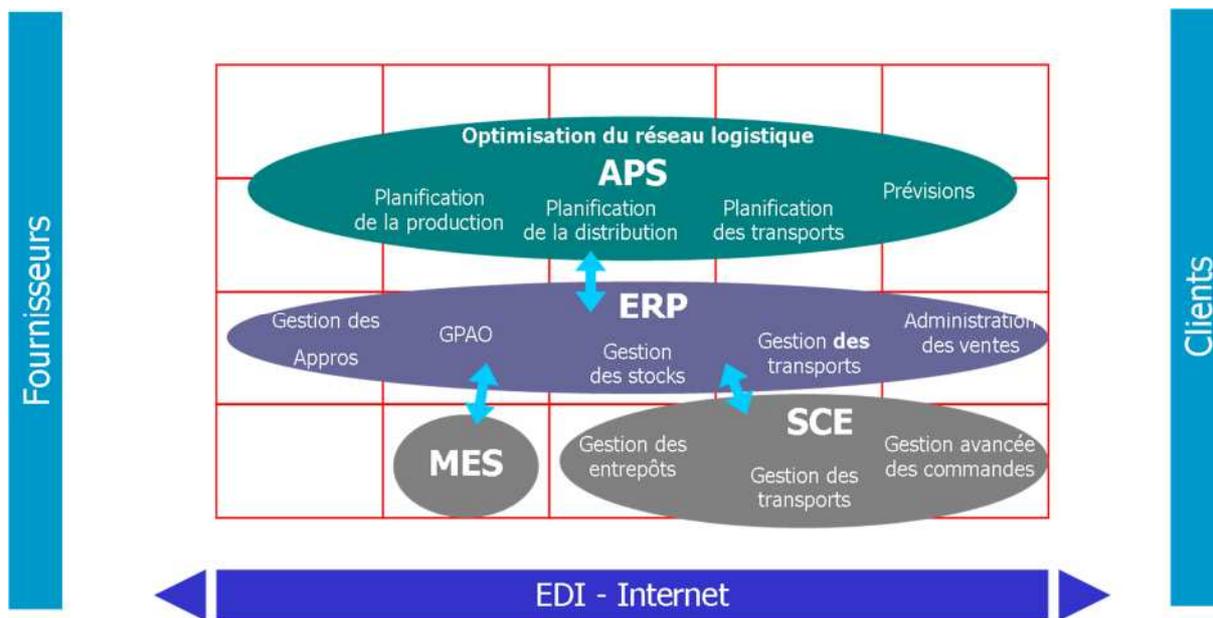
- Aux gains de productivité face à la concurrence (à travers la quantité des produits et les coûts).

La différence que l'on peut souligner entre ces deux systèmes est que les ERP se situent au niveau opérationnel d'action, alors que les APS se situent au niveau tactique.

Niveau	système	Tâches
Tactique	APS	Planification des achats, de la production, de la distribution et des transports
Opérationnel	ERP	Gestion de la matière première, ordonnancement de la production, des stocks, et des transports

Source : Zerouk Mouloua, op-cit, page 25.

Figure 07 : Les différents systèmes d'information logistique



Source : <http://www.cat-logistique.com/supplychain.html>, consulté le 26/04/2018.

Le système décisionnel définit les décisions à tous les niveaux hiérarchiques dans la chaîne logistique, à travers les trois horizons long, moyen et court terme. L'efficacité de ce système dépend des outils mises en place et développés pour accomplir la tâche décisionnelle.

**Section 3 : La gestion de la chaîne logistique globale :****3-1- Historique :**

Le terme Supply Chain management apparaît pour la première fois dans la littérature en 1982, dans un article publié par d'Olivier et Weber au titre : «Supply -Chain management : logistics catches up with strategy ». Cependant, Dès 1958, Jay Wight Forester proposait déjà une analyse de la distribution et une réflexion sur la nécessaire intégration des entreprises au sein d'une chaîne logistique<sup>23</sup>.

Le concept Supply Chain management intéresse de plus en plus les entreprises confrontées à une forte concurrence, une mondialisation des marchés et une évolution rapide et très intéressante des nouvelles technologies informatiques.

**3-2- Définition de Supply Chain management :**

Si le concept Supply Chain management (gestion de la Chaîne logistique globale) est très utilisé aujourd'hui, sa signification est toujours source d'une grande confusion<sup>24</sup>.

Il est difficile de lui donner une définition universelle, dans ce cas on peut résumer 5 définitions trouvées dans la littérature :

- Le supply chain management englobe la planification et la gestion de toutes les activités relevant de la recherche de fournisseurs, de l'approvisionnement et de la transformation ainsi que toutes les activités logistiques. Cela inclut notamment une coordination entre les partenaires de la chaîne, qui peuvent être des fournisseurs, des intermédiaires, des prestataires de services et des clients. Fondamentalement, le supply chain intègre donc la gestion de l'offre et la gestion de la demande dans l'entreprise et entre les entreprises<sup>25</sup>.
- Le supply chain management couvre le flux de production du fournisseur à l'utilisateur final en passant par les chaînes de production et de distribution<sup>26</sup>.
- Le supply chain management est une stratégie qui vise à la fois la réduction des frais globaux, permettant une position plus concurrentielle à toutes les différentes parties de la chaîne logistique, et l'optimisation de la satisfaction du client final par une plus grande adaptabilité de production et de distribution<sup>27</sup>.
- Le supply chain est La gestion des relations en amont et en aval (de la chaîne logistique) avec fournisseurs et clients. Pour livrer au client une valeur supérieure obtenue à un coût minimum pour l'ensemble de la chaîne logistique<sup>28</sup>.

<sup>23</sup> Pierre Médan, Anne Gratacap, Logistique et supply chain, Dunod, Paris, 2008, p25.

<sup>24</sup> Rémy le moigne, op-cit, p6.

<sup>25</sup> Pierre Médan, Anne Gratacap, op-cit, p31.

<sup>26</sup> Rémy le moigne, op-cit, p6.

<sup>27</sup> Aida Kaddoussi, Optimisation des flux logistique, Th.doc, Ecole centrale de Lille, 2012, p23.

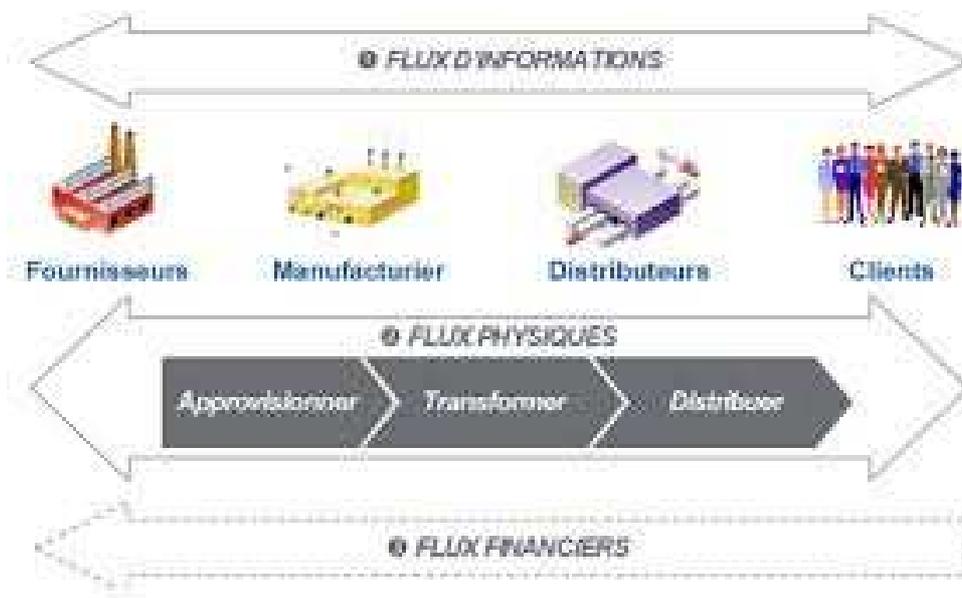
<sup>28</sup> Médéric Suon, op-cit, p10.

➤ ASLOG (société française pour la logistique) :

Le supply chain management comprend la prévision et le management de toutes les activités relevant de la recherche de fournisseurs, de l’approvisionnement, de la transformation et de toutes les activités du mangement logistique.

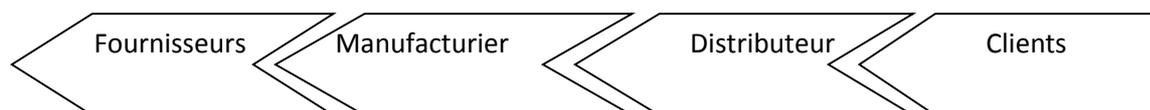
Après avoir cité les définitions de SCM, nous avons constaté qu’il ya une différence entre supply chain (la chaîne logistique) et le supply chain management. En effet, le supply chain management est l’ensemble des ressources, moyens, méthodes et techniques destinées à piloter d’une manière plus efficace la chaîne logistique.

Figure 08 : Représentation graphique de SCM



Source : <http://www.google.com/search?q=schema+de+la+chaine+logistique>, consulté le 02/05/2018.

Les trois flux de SCM, sont : le flux information, le flux physique et le flux financier, ce sont les mêmes qu’on a cité déjà dans le chapitre précédent. Chacun de ces flux joue un rôle dans la gestion de la chaîne logistique. Et à l’aide de la documentation utilisée voici une représentation possible du flux financier.



La direction des flèches montre que, le flux est ascendant. c’est-à-dire que c’est le client qui va commencer par payer au distributeur la totalité de ces courses, de son tour le distributeur va procéder au paiement des factures auprès de manufacturier pour la livraison des produits finis après le transformation des matières premières, en suite le manufacturier va rémunérer le ou plutôt les fournisseurs pour l’approvisionnement en matière essentielles pour la fabrication des produits à vendre.

### 3-3- Rôle de SCM :

Le rôle de la gestion de la chaîne logistique dans les entreprises de production et distribution est multiple, on peut citer les suivants<sup>29</sup> :

- Il permet à l'entreprise de faire son choix du positionnement stratégique à partir du choix de l'un des objectifs (positionnements) de triangle d'or « coût-qualité-délais/réactivité » qui sont contradictoires ;
- Intégrer les différents métiers et les différents processus entre les entreprises au sein d'un modèle cohérent et performant ;
- Allouer efficacement les ressources de production, distribution, transport et d'information en présence des objectifs conflictuels, dans le but (d'atteindre le niveau de service demandé par les clients au plus bas prix) ;
- Améliorer la réactivité par rapport aux évolutions du marché ;
- Réduire le coût total (coût d'achat + coût de fabrication + coût des stocks + coût de distribution) ;
- Le SCM est utilisé comme un moyen de supprimer le « bullwhip effect », en français « coup de fouet » c'est une propagation de la variation de la demande tirée en aval par la demande des clients vers l'amont de la supply chain, vers les fournisseurs à l'autre extrémité. Etudier pour la première fois par J. Forester en 1958 et 1961, cela explique pourquoi ce phénomène est encore appelé « effet Forester »<sup>30</sup>.

### 3-4- Les objectifs de SCM :

Le supply chain management a pour but d'améliorer la gestion administrative et de réduire ainsi un nombre d'erreurs important<sup>31</sup>.

La gestion de la chaîne logistique à permet d'atteindre des objectifs tels que :

- Le passage du flux posés au flux tiré : qui permet une réduction des stocks et éviter la surproduction. Dans ce cas la production va dépendre des commandes clients, qui vont limiter la surcharge des stocks ;
- La planification de la production :  
La production est planifiée en totale concordance avec la demande des clients, dans ce cas c'est le client qui va déclencher la production. La production se fait que

<sup>29</sup> Rémy le moigne, op-cit, p7.

<sup>30</sup> Pierre Médan, Anne Gratacap, op-cit, p25.

<sup>31</sup> Paul-Marie Edwards, op-cit, p30.

lorsque la commande à été passée, ce type de production utilisé surtout pour les produits qui nécessite un délai de fabrication important ;

- L'amélioration de la traçabilité :

Cela se fait par la gestion en supply chain. L'entreprise dispose d'une meilleure visibilité sur la production grâce à l'étroite collaboration qui s'installe entre les acteurs. Il est plus facile de suivre le processus de production et de connaître l'endroit exact où se trouve le bien fabriqué ;

- L'amélioration de l'exécution de la demande :

L'entreprise exécute la commande de son client dans les délais les plus proches, ce qu'elle permettra de garantir la loyauté de son client par la satisfaction de ses besoins par le respect des délais et la qualité exigée.

### **3-5- Les enjeux de SCM :**

La gestion de la chaîne logistique est aujourd'hui un élément clé pour les entreprises. En effet, les enjeux liés à cette démarche sont nombreux.

- L'amélioration de la performance globale :

En premier temps les entreprises doivent bien comprendre l'impact de l'optimisation de leur chaîne sur leurs activités, cela se caractérise par une amélioration des réponses apportées aux demandes des clients, un gain de temps. Et tout cela bien sûr pour un but final qui est l'amélioration des performances globales.

- La réduction des risques :

La réduction des risques est difficile à évaluer, car c'est la variante la plus importante dans la vie de l'entreprise. La diminution du risque est donc un enjeu phare dans la recherche d'optimisation de la chaîne logistique, qui peut être obtenu avec la visibilité de cette dernière.

- L'amélioration de la satisfaction client :

Un client satisfait signifie que la commande est rapidement traitée. Dans ce cas il est évident de maîtriser la chaîne logistique dans sa totalité, cette maîtrise permet de fiabiliser les prévisions de vente, et avoir une gestion des stocks d'une manière efficace.

### **3-6- La mise en œuvre de la gestion de la chaîne logistique :**

La gestion de la chaîne logistique vise à gérer et organiser toutes les fonctions et tous les flux ainsi tous les maillons de la chaîne logistique.

#### **3-6-1- Gestion des (achats/approvisionnements et stocks) :**

Les stocks et les approvisionnements sont presque deux faces de la même médaille, il est impossible de traiter l'un sans évoquer l'autre<sup>32</sup>.

---

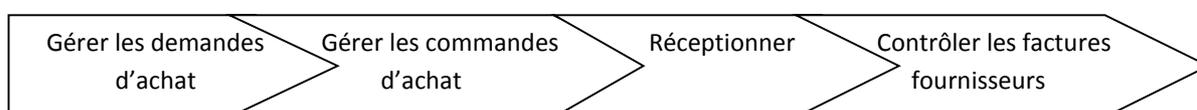
<sup>32</sup> Pierre Médan, Anne Gratacap, op-cit, p81.

**3-6-1-1- Gestion des achats et approvisionnements :** l'approche moderne repose sur la gestion des fournisseurs<sup>33</sup>.

- Cette démarche aide les entreprises à établir des relations d'ordre stratégique (partenariat) avec ses fournisseurs à fin d'obtenir un avantage concurrentiel
- Limiter le nombre des fournisseurs pour garantir la qualité supérieure et ainsi une livraison rapide et fiable ;
- Assurer une bonne coordination avec les différents services d'entreprise.

Le processus de gestion des approvisionnements diffère suivant des achats directs et des achats indirects :

Figure 09 : Processus de gestion des approvisionnements



Source : Rémy le Moigne, op-cit, page 78.

**a- Gestion des achats directs :** ceci repose sur 3 méthodes<sup>34</sup> :

➤ Systeme du point de commande :

Cette méthode correspond généralement au niveau des stocks nécessaires pour couvrir la demande durant le délai de réapprovisionnement. Il existe plusieurs types de méthodes de réapprovisionnement sur le point de commande :

- Systeme Min-Max :

Min (minimum) : le point de commande

Max (maximum) : la quantité maximale voulue en stock.

Une commande est générée lorsque la quantité en stock est inférieure à la quantité Min, la quantité de commande est variable et est égale à la différence entre la quantité Max et la quantité en stock.

- Systeme à quantité fixe (Fixed Order Quantity System) :

La commande est générée lorsque la quantité en stock supérieure à une limite donnée, et lorsque la demande est constante et prévisible.

<sup>33</sup> Idem.

<sup>34</sup> Rémy le moigne, op-cit, p79.

- Calcul de la quantité économique (Economic Order Quantity) :

Le calcul se fait par la formule de Wilson qui consiste à déterminer le volume de la quantité économique d'une commande qui minimise le coût total du stock. Ce dernier étant la source du coût de possession<sup>35</sup>.

« Formule de Wilson »

$$\sqrt{\frac{2 \cdot \text{nombre de produits commandés annuellement} \cdot \text{coût d'une commande}}{\text{coût du produit} \cdot \text{taux de possession annuelle}}}$$

➤ Systeme à intervalles fixes :

C'est une méthode de réapprovisionnement des stocks qui génère une commande à intervalles fixe, la quantité commandée est variable et est destinée à remplacer la quantité consommée durant la période.

Si une quantité maximale en stock a été définie, alors la quantité de réapprovisionnement pourra être égale à cette quantité maximale moins la quantité en stock.

➤ Détermination du besoin net.

**b- Gestion des achats indirects :**

Dans ce cas la recherche des fournisseurs se fait par l'utilisation de l'Internet ou ce qu'on appelle e-procurement. La solution de ce dernier couvre tout le processus de gestion des achats indirects<sup>36</sup> :

- Création de la demande d'achat ;
- Validation de la demande d'achat ;
- Transformation de la demande d'achat au fournisseur ;
- Réception du produit ou service.

Technologies utilisées :

- Des catalogues électroniques de produits qui peuvent être consultés et mise à jour simplement ;
- Des échanges de données électroniques avec les fournisseurs qui permettent d'automatiser une partie des transactions d'achats.

Ce système d'achat en ligne permet de faciliter le travail quotidien de productivité et aussi l'efficacité de service d'achat.

<sup>35</sup> Pierre Médan, Anne Gratacap, op-cit, p81.

<sup>36</sup> Rémy le moigne, op-cit, pp82-83.

**3-6-1-2- Gestion des stocks :****a- Objectifs de gestion des stocks :**

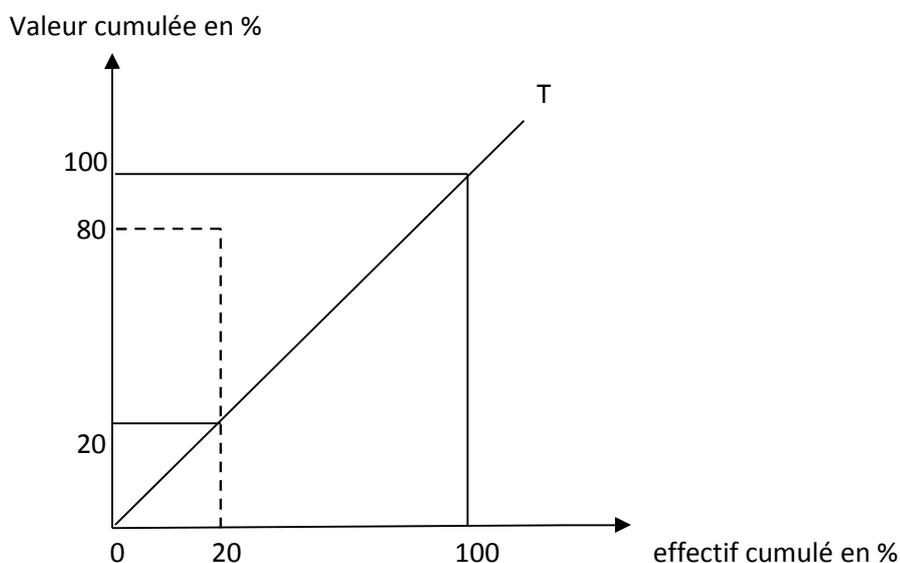
- Réguler le niveau des stocks de matière première, produits finis ;
- Les stocks permettent de diminuer les coûts de transport ;
- Assurer la protection contre les chocs de la demande qui pourrait se transmettre à la production et au transport ;
- Faire face aux problèmes de délais de livraison.

**b- Les modèles d'analyse des stocks :**

Il existe de nombreux modèles d'analyse de la gestion des stocks :

- Le modèle 20/80 : s'appuie sur la loi de Pareto selon laquelle 20 % de l'effectif représente 80 % de la valeur. Il s'agit d'un graphique qui porte en abscisse l'effectif cumulé et en ordonnée la valeur cumulée.

Figure 10 : La courbe d'intégralité du modèle 20/80



Source : Aida Kaddoussi, op-cit, p35.

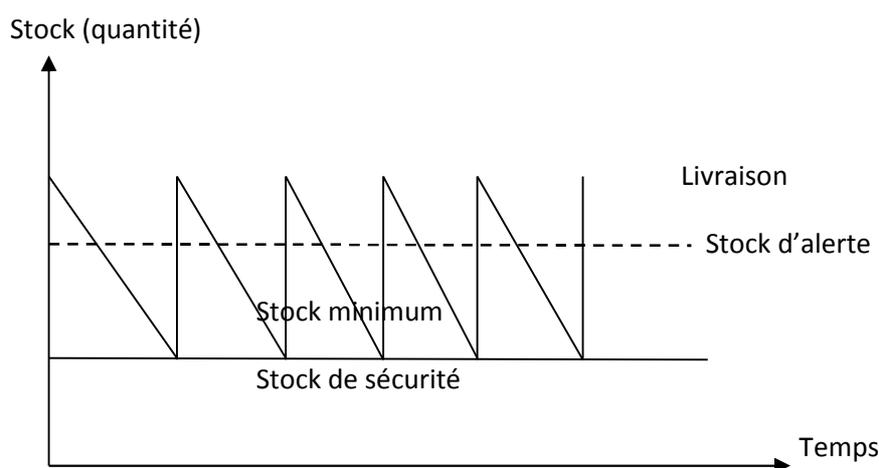
La droite OT présente une répartition uniforme. Plus la courbe s'éloigne de cette droite, plus la répartition est intégrale<sup>37</sup>.

Si une analyse de stocks révèle que 20 % des produits de catégorie 1 représente 80 % de la valeur des stocks, et que 80 % des produits de catégorie 2 représentent 20 % de la valeur des stocks. L'acheteur devra mettre en place une gestion rigoureuse des produits de catégorie 1 et une gestion plus souple des produits de catégorie 2.

<sup>37</sup> Aida Kaddoussi, op-cit, p35.

- Le modèle de Wilson : présente l'intérêt de mettre en relation la quantité à commander et de la fréquence des stocks. il introduit donc plusieurs notions de stocks :
  - Le stock minimum (fonction du délai de réapprovisionnement du fournisseur et de la consommation correspondante) ;
  - le stock de sécurité (il permet de faire face aux ruptures éventuelles de stock ;)
  - Le stock d'alerte (c'est l'indicateur du déclenchement de la consommation).

Figure 11 : Modèle de Wilson



Source : Aida Kaddoussi, op-cit, p37.

Le modèle de Wilson s'appuie à la fois sur le taux de rotation des stocks et les délais moyen de stockage qui doivent se renouveler pour faire face à l'activité de l'entreprise.

Le coût de stockage est décomposé en coût de passation des commandes (frais de téléphone, fax, frais postaux...) et coût de possession des stocks (magasinage, locaux, surveillance). Au final, il permettra de calculer la cadence d'approvisionnement la moins coûteuse pour l'entreprise<sup>38</sup>.

### 3-6-2- Gestion de la production :

La gestion de la production est l'ensemble des activités qui participent à :

- La conception ;
- La planification des ressources (matérielles, financières...) ;
- L'ordonnancement ;
- L'enregistrement des activités de production ;
- Le contrôle des activités de production de l'entreprise.

<sup>38</sup> Idem.

Il existe plusieurs méthodes de gestion de la production. Mais deux sont les plus utilisées, Juste-à-temps et Kanban qui sont des méthodes d'origine japonaise utilisées par l'entreprise Toyota.

**3-6-2-1- Juste-à-temps :** vise à réduire les délais et donc la durée du cycle de production, ce qui permet une diminution du volume des stocks. L'idée générale est d'adapter en permanence la production à la demande réelle du consommateur au prix d'une transformation radicale des principes de fonctionnement de l'entreprise<sup>39</sup>.

- Principes de JAT :
  - Une fiabilité totale des machines (zéro panne) ;
  - Un taux rebut quasi-nul (zéro défaut) ;
  - Un stock presque nul (zéro stock) ;
  - Limiter la production et la circulation des documents papiers (zéro papiers) ;
  - Les délais de livraison très courts (zéro délais)<sup>40</sup>.

**3-6-2-2- Le kanban (carte) :**

C'est un système d'information et de gestion des flux tirés dans les ateliers, entre les ateliers, et même entre fournisseurs et clients à l'aide d'une carte. Kanban permet aussi d'organiser le travail entre deux postes de travail en limitant la production du poste amont aux besoins du poste aval. C'est-à-dire chaque poste de travail ne doit travailler que sur la demande du stade situé en aval de lui et non plus sur prévision, le système devient alors tiré par l'aval et s'apparente à un système de RECOR (renouvellement de la consommation réelle) des pièces<sup>41</sup>.

---

<sup>39</sup> Pierre Médan, Anne Gratacap, op-cit, p187.

<sup>40</sup> Piloter la performance, <http://www.piloter.org/qualité/cinq-zéro.htm>, consulté le 05/05/2018.

<sup>41</sup> Pierre Médan, Anne Gratacap, op-cit, p189.

**3-6-3- Gestion de la distribution :**

La distribution est la mise à disposition d'un produit ou d'un service aux consommateurs par l'utilisation d'intermédiaires ou par une livraison directe, selon le circuit de distribution choisi par l'entreprise<sup>42</sup>.

**a- Type de circuit de distribution :**

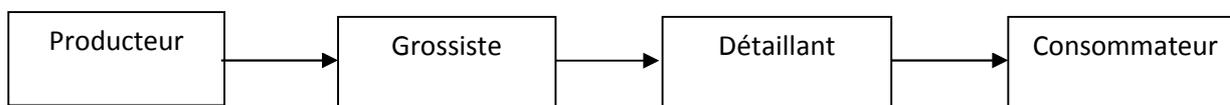
Circuit direct :



Circuit court :



Circuit long :



Source : Réalisé par nos soit à l'aide de la documentation utiliser.

Le choix de circuit de distribution et le moyen de transport sont fortement liés à la nature de produit acheminé, ainsi la gestion de la distribution vise à organiser les opérations matérielles nécessaires à l'acheminement de la marchandise<sup>43</sup>.

**b- Les modèles de gestion de la distribution :**

On distingue deux modèles essentiels de gestion de la distribution :

**➤ DRP :**

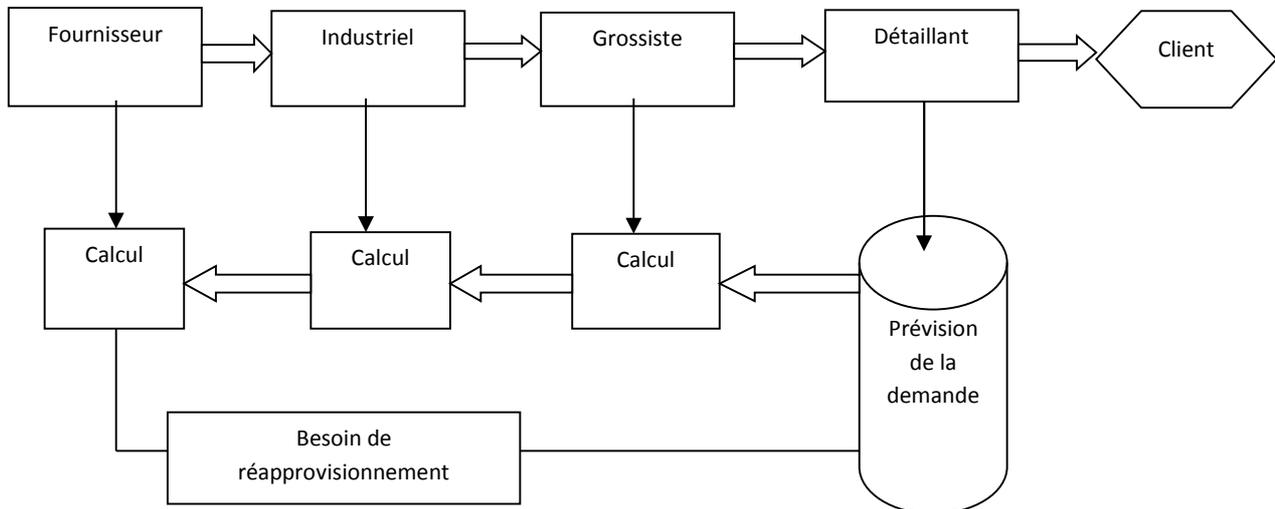
Le modèle DRP (Distribution Requirements Planing), est inventé par André Martin durant les années 1980. Le DRP s'applique à l'organisation et la gestion efficace des réseaux de distribution dont le but est le calcul du besoin net de chaque site (entrepôt) pour chaque produit pour une période donnée<sup>44</sup>.

<sup>42</sup> Yves Pimor, op-cit,p126.

<sup>43</sup> Lendrevie Jacques et all, « Mercator : Théories et pratique du marketing », Dalloz, 7<sup>e</sup> édition, Paris, 2003, p400.

<sup>44</sup> Yves Pimor, op-cit, p129.

Figure 12 : Les flux dans le DRP



Source : Diemer Arnaud, Les fonctions de l'entreprise, (PDF).

### ➤ Le Cross-Docking :

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

Le Cross-Docking a un triple objectif :

- L'accélération des flux de marchandises ;
- La suppression des stocks entre l'usine de l'industriel et les points de vente du distributeur ;
- La rationalisation des transports entre les différents sites<sup>45</sup>.

<sup>45</sup> Pierre Médan, Anne Gratacap, op-cit, p129.

**3-6-4- Gestion d'entreposage :**

L'entreposage permet de gérer l'emplacement des marchandises, coordonne les installations, les activités, le personnel et contrôle tous les éléments de l'exploitation dans un magasin et aide à classer les biens de manière à faciliter une expédition conforme aux vœux du client, pour mieux accomplir cet objectif, l'entreposage trois activités principales qui sont :

- La réception des biens et leur dépôt adéquat en magasin ;
- Les mouvements des biens dans le magasin ;
- L'expédition des biens.

Le supply chain management organise toutes les activités qui ont une influence sur la performance de l'entreprise, et assure également la collaboration entre les différents acteurs de la chaîne logistique.

**Conclusion :**

Nous avons présenté dans ce chapitre les éléments de base de la chaîne logistique ainsi que sa gestion. La chaîne logistique optimise les flux des fournisseurs aux clients.

Les technologies de l'information, notamment au travers les systèmes d'information intégrés, rend l'information plus fiable et circule à travers tous les niveaux, ce qui permettra à l'entreprise de réaliser d'une façon exacte et rapide ses opérations.

Le supply chain management à un impact positif sur la performance de l'entreprise.

## ***Chapitre 3***

### ***Prestataire Logistique***

#### ***Cas TMF LOGISTICS***

**Introduction :**

Le troisième chapitre de ce mémoire vient compléter la partie théorique grâce à un stage pratique qu'on a passé au niveau de l'entreprise TMF LOGISTICS.

Ce chapitre comprend trois sections, dans la première nous ferons une présentation de l'organisme d'accueil et dans la seconde nous présentons ses moyens matériels et humains. La dernière pour le traitement d'une opération d'acheminement de la marchandise effectuée par l'entreprise TMF.

**Section 1 : Présentation de l'organisme d'accueil :**

Dans cette section nous allons donner l'historique et la situation géographique de TMF LOGISTICS, sa structure et ses principales opérations et objectifs, et en fin ses principaux clients et concurrents.

**1-1- Présentation de SPA TMF LOGISTICS :**

La société TMF logistics est une société par action (SPA) au capital social de 509 803 000.00 DA, immatriculée au centre national du registre de commerce sous le n° B 0184728, titulaire du numéro fiscale 000406018472858, est une entreprise de transport qui s'occupe principalement de l'acheminement des marchandises par route au niveau national et international.

Depuis sa création en décembre 2004, l'entreprise TMF était une entreprise unipersonnelle au capital de 100 000 DA, avec son évolution en 2005 au capital de 15 000 000.00 DA, et mars 2007 décision de l'entreprise d'ajouter à l'objet social l'activité de manutention.

En novembre 2005, suite aux modifications statutaires aux termes d'un acte reçu enregistré et porté sur la donation des parts sociales, les associés ont décidé de changer la forme juridique de l'entreprise pour devenir une société à responsabilité limitée portant les caractéristiques SARL transport de marchandises et frigorifique, puis en avril 2016, l'extension de l'objet social de l'activité d'entrepôt frigorifique ainsi que le changement de la dénomination sociale de la société pour devenir SARL TMF LOGISTICS.

Une autre évolution le 9 mai 2016, suite à l'augmentation du capital de la SARL de 260 000 000 DA à 500 000 000 DA et ce par l'intégration d'un nouveau associé dénommé « Société Maghreb Privat Equity Fund 3 PCC » et transformation de la forme juridique de la SARL en société par action « SPA TMF LOGISTICS ».

Figure 13 : Logo de l'entrepris



Source : TMF. 2018

➤ Situation géographique :

La société TMF LOGISTICS située, au niveau de la zone industrielle Taharacht Akbou, wilaya de Béjaïa, est délimitée :

- Au nord par L'azib Ben Ali Cherif ;
- Au sud par la zone industrielle ;
- A l'est par la pénétrante Béjaïa ;
- A l'ouest par la route nationale n° 26.

### 1-2- La structure de TMF :

A sa tête le directeur général qui gère la société SPA TMF logistics qui à le pouvoir de décision, administre l'entreprise, assigne des directives au directeur adjoint qui fait la liaison et coordonne entre les différentes directions.

Elle est devisée en six directions :

#### 1-2-1- Direction des ressources humaines :

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

Elle prend en charge les opérations suivantes :

- Elaboration de l'organigramme ;
- Evaluation des compétences du personnel ;
- Détermination de l'adéquation du poste de travail et de la personne affectée au poste ;
- Prévisions des besoins en personnel et en recrutement ;
- Etablissement et suivi de la réalisation du plan de formation et recrutement ;
- Gestion des dossiers du personnel ;

- Gestion de la paie ;
- Evaluation des formations et des recrutements ;
- Démarche auprès des institutions (déclarations...);
- Evaluation de la performance du personnel.

### **1-2-2- Direction des finances et comptabilité :**

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

- **Service des finances trésorerie** : procède au règlement de toutes les factures d'un côté et l'encaissement de toutes les créances de l'entreprise émis à la banque de l'autre côté.
- **Service comptabilité** : procède au contrôle et l'enregistrement de toutes les factures d'achat et d'investissement de l'entreprise.

La mission des deux services se résume comme suit :

- Assurer une veille administrative, technique et réglementaire pour tout ce qui a trait aux finances, comptabilité et fiscalité de l'entreprise ;
- Assurer la bonne gestion financière des ressources de l'entreprise ;
- Veiller au maintien des équilibres financiers et à l'amélioration des indicateurs ;
- Veiller à l'application et mise en œuvre des normes et principes comptables, financiers et fiscaux, tel que défini par la réglementation en vigueur ;
- Veiller à l'application et mise en œuvre des décisions des actionnaires de l'entreprise.

### **1-2-3- La direction commerciale :**

Suit la facturation, la gestion du potentielle du client et le recouvrement des créances, elle s'occupe de :

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

### **1-2-4- La direction transport et logistique :**

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

Elle prend en charge aussi les opérations suivantes :

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

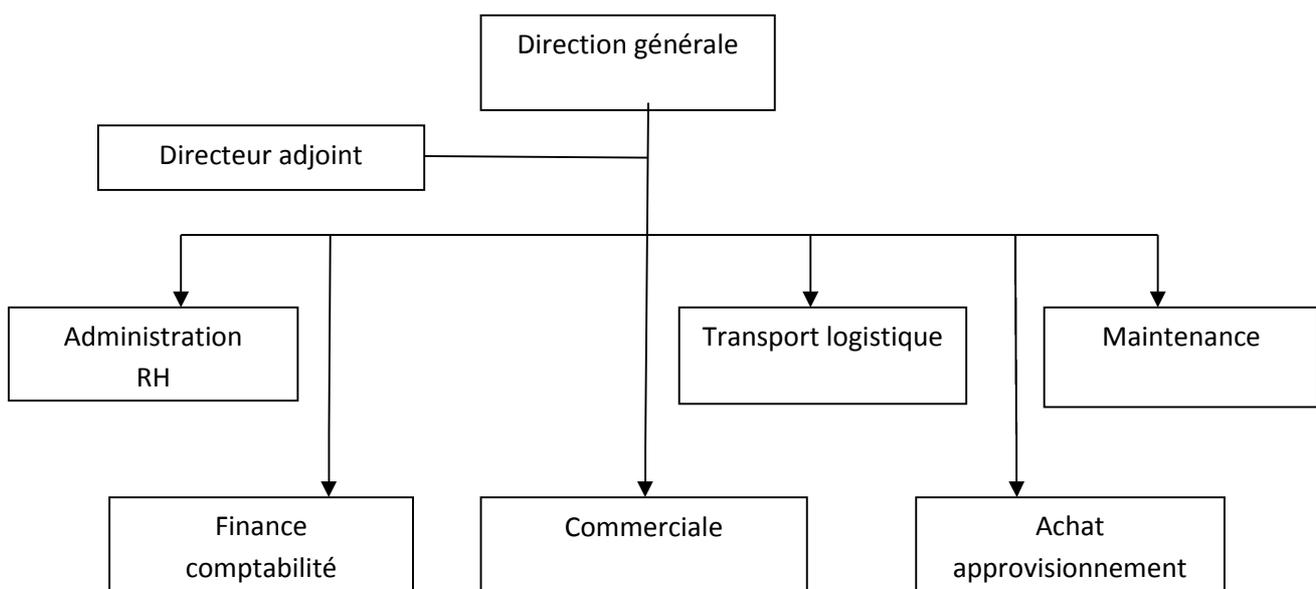
#### 1-2-5- La direction d'approvisionnement :

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

#### 1-2-6- La direction maintenance :

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

Figure 14 : Organigramme de TMF SPA



Source : réalisé par nos soi à l'aide du personnel de l'entreprise.

### 1-3- Opérations et objectifs de l'entreprise :

L'activité principale de SPA TMF LOGISTICS est le transport des marchandises, et livraisons sous froids de produits alimentaires aux entreprises et aux particuliers, elle prend en charge aussi deux autres activités qui sont :

- La manutention ;
- L'entreposage frigorifique, ses activités résument un ensemble de professions sur le plan national qu'international.

Sa mission principale est donc acheminer les marchandises dans les meilleures conditions de délais, de coût et de sécurité. Elle met à la disposition de ses clients des ressources humaines et des moyens nécessaires pour optimiser sa productivité et atteindre des niveaux de performance concurrentielle.

L'objectif principal de l'entreprise est la planification et la répartition des moyens matériels pour la satisfaction des commandes clients dans les meilleurs délais possibles.

Elle a aussi comme objectifs :

- Le respect du programme de maintenance préventive ;
- Formation et sensibilisation en contenu des utilisateurs engins (chauffeurs et maintenance) ;
- Vérification systématique des engins, après leur passage pour les opérations de maintenance préventives (électriques, mécaniques, hydraulique et structure) ;
- Réduction des accidents et des incidents engins ;
- Un gain de productivité ;
- Un meilleur service clientèle ;
- Faire face à la concurrence ;
- Gagner des parts importantes du marché ;
- Augmenter la productivité de la manutention ;
- Satisfaction complète de la clientèle ;
- Assurer un service de qualité dans les meilleurs délais possibles ;
- Offrir un niveau élevé de l'efficacité opérationnelle pour les clients ;
- Création d'emploi ;
- Mise en place de procédés de gestion efficaces et d'une prestation de service répondant aux normes universelles.

**1-4- Les principaux clients et concurrents de TMF LOGISTICS :****• Les principaux clients :**

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

- Général emballage ;
- Danone ;
- Ramdy ;
- Rouiba ;
- La belle ;
- Saida ;
- Institut Pasteur ;
- Fruital.

**• Les principaux concurrents :**

De plus en plus le marché de la prestation logistique est devenu très concurrentiel pour TMF LOGISTICS avec l'apparition de nouveaux acteurs spécialisés dans le transport de marchandise, on peut citer quels que uns :

- Numilog ;
- Béjaïa logistique ;
- La flèche bleu Algérienne.

**Section 2 : Les moyens et outils de TMF :**

SPA TMF logistics, assure le transport de la marchandise par plusieurs outils et moyens matériels de toutes capacités et moyens humains professionnelles sur l'ensemble du territoire national et notamment à l'extérieurs de pays voisins la Tunisie et la Lybie et propose une gamme de service complète énumérée.

Nous allons définir les moyens dont TMF disposent pour répondre aux exigences de ses clients.

**2-1- Les moyens de l'entreprise :****2-1-1- Les moyens matériels :**

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

Le tableau suivant représente les différents matériels avec leur capacité de charge.

Tableau 03 : Les différents matériels de TMF

Nom de matériel	Nombres	Capacités
Porte conteneur	52	40 tonnes
Semi-remorque frigorifique	72	30 tonnes
camion bâché	152	30 tonnes
Camion-citerne	8	27 tonnes
Stickers	8	40 tonnes
Chariot élévateur	8	2-25 tonnes
Dépannage de grande capacité	2	/

Source : Document interne de TMF.

### 2-1-1-1- Porte conteneur :

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

Figure 15 : Porte conteneurs



Source : TMF. 2018

Tableau 04 : Porte-conteneurs acquis entre 2005-2014.

| Année |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 2005  | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  | 2010  | 2011  | 2012  | 2013  | 2014  |
| 13    | 47    | 21    | 05    | 07    | /     | 08    | 24    | 25    | 34    |

Source : Document interne de l'entreprise

En ce qui concerne le porte-conteneurs, on remarque une augmentation, durant l'année 2005 à 2006, de 34 camions qui passe de 13 à 47 camions acquis, puis nous observons une baisse entre 2007 et 2009 soit de 21 à 07 camions et en fin le nombre des achats augmente à partir de 2011 à 2014 soit de 26 camions qui passe de 08 à 34. Cette augmentation du nombre de portes conteneurs acquis s'explique par l'augmentation du capital social de l'entreprise qui lui permet de financer ses nouveaux achats après l'ajout de l'activité

« magasin généraux » (stockage sous-douane) qui nécessite ce type de matériel pour transporter les conteneurs.

### 2-1-1-2- Semi-remorques frigorifiques :

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

Figure 16 : Semi-remorque frigorifique



Source : TMF.2018

Le tableau suivant représente le nombre de remorques frigorifiques acquis par année.

Tableau 05 : Remorques frigorifiques acquis entre 2005-2014.

Année 2005	Année 2006	Année 2007	Année 2008	Année 2009	Année 2010	Année 2011	Année 2012	Année 2013	Année 2014
12	15	25	/	09	07	05	03	02	02

Source : document interne de l'entreprise

Le nombre de remorques acquis a connu une augmentation entre 2005 à 2007, soit une augmentation de 13 remorques, puis on observe une baisse de 2007 à 2014 qui passe de 25 à 02 remorques, cette réduction du nombre des achats s'explique par deux effets majeurs, d'un côté l'entreprise a connu satisfaction de ce type de matériel, de l'autre côté par une stagnation des commandes clients.

### 2-1-1-3- Camions bâchés :

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

Figure 17 : Camion bâché



Source : TMF.2018

#### **2-1-1-4- Stickers :**

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

Figure 18 : Stickers



Source : TMF. 2018

#### **2-1-1-5- Chariots élévateurs :**

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

Figure 19 : Chariot élévateur grand tonnage



Source : TMF. 2018

#### **2-1-1-6- Camion-citerne :**

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

Les citernes pour le transport de produits pétroliers à 04 compartiments, renforcées par des lames brise flottes. Elle est équipée d'un système de chargement/déchargement constitué de 04 conduites DIN 80 terminées aux extrémités par 04 vannes de déchargement chacune à fermeture rapide.

La sécurité de déchargement est assurée par 04 clapets de fond à commande pneumatique avec un jaugeage réglementaire ONML et sa capacité de charge utile est de 30 000 litres, soit 30 m<sup>3</sup>.

#### **2-1-1-7- Dépannage de grande capacité :**

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

#### **2-1-1-8- Grue mobile :**

Un appareil de levage et manutention réservée aux lourdes charges. Elle est utilisée dans de nombreux domaines tels que la construction, l'industrie ou encore le transport.

Elle trouve son intérêt quand aucun moyen de levage stationnaire n'est présent ou n'a la capacité de faire le travail demandé.

Ainsi que d'autres matériels qui facilitent la tâche et rendent l'entreprise très souple pour satisfaire facilement le besoin de ses clients.

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

- Parc Akbou ;
- Parc Alger ;
- Parc Sétif.

### 2-1-2- Ressources humains :

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

Le tableau suivant représente l'évolution d'effectifs de TMF.

Tableau 06 : Evolution d'effectifs de TMF 2005-2014

Année	Nombre d'effectifs
2005	32
2006	89
2007	156
2008	173
2009	207
2010	227
2011	268
2012	349
2013	379
2014	387

Source : Document interne de l'entreprise

Le nombre d'effectifs a connu une croissance de 2005 à 2014 soit une augmentation de 355 emplois, cette augmentation lui permet de tirer des profils d'un côté, et de l'autre côté par l'ajout des autres prestations à l'activité principale comme la manutention qui nécessite plus d'employés.

### 2-2- Les outils utilisés à TMF :

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

### 2-2-1- Transport Management Système :

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

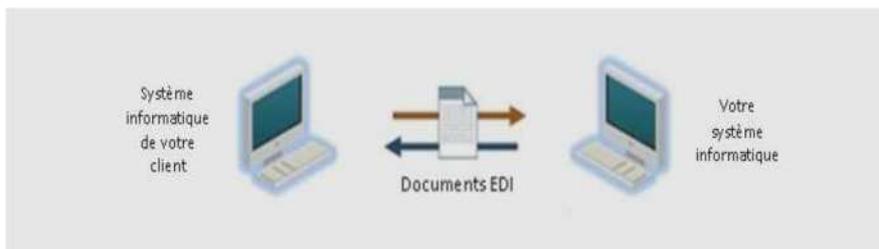
Le TMS assure plusieurs tâches telles que :

- La gestion de la flotte de véhicules et chauffeurs ;
- Le suivi de la maintenance du matériel roulant ;
- La gestion des temps de conduite ;
- L'optimisation des tournées de livraison ;
- La traçabilité des marchandises ;
- Gestion de la facturation ;
- Le suivi des consommables ;
- La communication embarquée avec les chauffeurs,
- Gestion des plannings de chargement et déchargement.

### 2-2-2- Echange de données informatisées (EDI) :

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

Figure 20 : Echange de données informatisées



Source : TMF.2018

Après la présentation, des moyens et les outils utilisés par TMF, pour le transport de marchandises, nous traitons une opération d'acheminement d'une marchandise dans la troisième section.

### Section 3 : Traitement d'une opération d'acheminement de marchandises

Dans cette section nous allons expliquer les étapes et les procédures à suivre lors d'une opération d'acheminement des marchandises.

Nous avons pris comme exemple une opération d'acheminement faite par TMF pour le compte d'une autre entreprise qui est GENERAL EMBALLAGE, sous laquelle TMF transporte par camion des marchandises (plaque en carton) fournis par General Emballage pour son client STE PALTEC qui se trouve hors les frontières nationales, plus précisément en Tunisie.

#### ➤ Description du processus d'acheminement :

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

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

En premier lieu le service commercial négocie le contrat du transport matérialisé par une lettre de voiture CMR, réalisée par GENERAL EMBALLAGE en trois exemplaires (voir l'annexe n° 1) :

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

Qui contient les mentions suivantes :

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

Après avoir négocié le contrat du transport, par le service commercial de TMF, son rôle s'arrête là, à ce moment l'opération est sous la responsabilité de la direction transport logistique.

Le responsable du transport logistique reçoit par email la commande à expédier de la part du GENERAL EMBALLAGE, plaque en carton, ce bon doit être chargé après trois jours.

Le responsable distribue ce bon au planificateur à savoir la direction de la marchandise qui est vers la Tunisie, le travail du planificateur se déroule en deux étapes :

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

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

- Ordre de mission :

Ce document permet au chauffeur de prouver qu'il est sous l'autorité de son entreprise pendant l'accomplissement de sa mission qui lui permet d'être couvert en cas d'accident de travail durant cette mission (voir l'annexe n° 2).

L'ordre de mission doit contenir toutes les mentions suivantes :

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

- Assurance voyage et assistance :

C'est une assurance limitée dans le temps qui garantit le chauffeur, en cas d'accident ou maladie survenus au cours de sa mission. Elle prend en charge l'assuré qui est le chauffeur en cas de maladie ou de blessure (voir l'annexe n° 3).

- Assurance du matériel :

Cette assurance garanti le matériel utilisé pour l'expédition de la marchandise (plaque en carton) à la cour de cette mission.

Pour notre cas TMF à assurer :

- Le tracteur semi-remorque (voire l'annexe n° 4) ;
- La remorque plateau bâchée (voir l'annexe n° 5).

- Procuration :

C'est un document qui fait preuve que le directeur général a donné une procuration au chauffeur pour la livraison de la marchandise de SPA General Emballage vers son client tunisien. Signée et approuvée par le directeur général de SPA TMF Logistics et égalisée par le président de l'assemblée populaire communal (APC) de la commune de naissance du chauffeur (voir l'annexe n° 6).

Après l'accomplissement du dossier, le chauffeur peut commencer sa mission et acheminer la marchandise jusqu'à sa destination finale en Tunisie.

L'opération sera suivie, tout au long du trajet, par un système TMS pour éviter tout type d'accident ou retard afin de satisfaire le client.

### **Conclusion :**

Notre stage au sein de TMF LOGISTICS nous a permis de suivre de près le traitement d'une opération d'acheminement des marchandises.

L'activité de TMF a un rôle incontournable dans le transport de marchandise par route en Algérie à travers la vaillance permanente sur le bon déroulement des opérations liées à l'acheminement des marchandises.

La route reste une voie fiable et sécurisée pour transporter des marchandises, à l'échelle nationale ou internationale.

***Conclusion***  
***Générale***

### **Conclusion générale :**

La logistique est un élément majeur de la supply chain. Celle-ci comprend toutes les fonctions logistiques engagées dans la satisfaction des clients, ainsi que de répondre aux besoins des partenaires.

A partir de cet objectif, la gestion de la chaîne logistique (SCM) met en œuvre des outils et des méthodes permettant d'améliorer la performance de l'entreprise qui contribue à l'amélioration de la performance de toutes les parties prenantes.

Vu son emplacement stratégique qu'elle occupe dans la supply chain, la prestation logistique devient un facteur très important dans la gestion des activités de stockage et de distribution pour les entreprises clientes. Par la mise en œuvre des meilleurs moyens et outils, la prestation logistique propose des solutions capables d'apporter une valeur ajoutée à l'activité d'acheminement, ainsi elle permet d'améliorer la performance de toute la chaîne logistique, par l'effet d'une meilleure collaboration de différents maillons (amont-aval) intervenants dans l'activité de la firme.

Comme le cas de TMF, GENERAL EMBALLAGE avait demandé une prestation capable de répondre à ses conditions en termes de délai et de coût à fin de satisfaire son client. En effet nous avons fait une recherche au sein de la prestation, qui nous a permis de comprendre comment TMF achemine les marchandises pour le compte de son client.

Pour ce faire, nous avons commencé par présentation de la situation actuelle de TMF, à partir des documents et données fournis par l'organisme, pour comprendre son fonctionnement et son organisation. Puis on a traité l'opération d'acheminement de marchandises de General Emballage pour pouvoir mesurer la capacité de TMF, pour répondre aux besoins de son client et de répondre à l'une des questions qu'on a citée dans l'introduction générale ce qui concerne les principaux documents utilisés lors d'une opération d'expédition de la marchandise.

A la fin de notre recherche, nous avons constaté que TMF a pu répondre aux attentes de son client et même garantir sa loyauté.

## Liste bibliographiques :

### Ouvrages de référence :

- ✓ Barbara Lyonnet, Marie-pascale Senkel, La logistique, Dunod, Paris, 2015.
- ✓ Corine Pasco, Commerce International, 4<sup>e</sup> édition, Paris, 2002.
- ✓ Gérard Baglin, Olivier Bruel, Alain Garreau, Michel Greif, Christian Van Delft, Management industriel et logistique, 3<sup>e</sup> édition, Economica, Paris, 2008.
- ✓ GHISLAINE LEGRAND, HUBERT MATINI, «gestion des opérations import export», Dunod, paris, 2008.
- ✓ Joël Solier, Devan Solier, logistique, 7<sup>e</sup> édition, Vuibert, Paris, 2013.
- ✓ Lendrevie Jacques et all, « Mercator : théories et pratique du marketing», Dunod, 7<sup>e</sup> édition, Paris, 2003.
- ✓ Marie-Madeleine Damien, « transport et logistique», Dunod, paris.
- ✓ Philippe-Pierre Dornier, Michèle Fonder, «la logistique globale», édition d'organisation, Paris 2002.
- ✓ Philippe Valin, «La logistique, modèles et méthodes du pilotage des flux», Economica, Paris, 2003.
- ✓ Philippe Valin, Problématique de la logistique, Economica, Paris, 2005.
- ✓ Pierre Médan, Anne Gratacap, Logistique et Supply Chain logistique, Dunod, Paris, 2008.
- ✓ Rémy le Moigne, Supply Chain Management, Dunod, Paris, 2013.
- ✓ Yves Pimor, «logistique, technique et mise en œuvre », 2<sup>e</sup> édition, Dunod, paris, 2001.

## **Mémoires et Thèses :**

- ✓ Aida Kaddoussi, optimisation des flux logistiques, Th.Doc, École centrale de Lille, 2012.
- ✓ Julien François, «planification des chaines logistique : modalisation de système décisionnel et performance», Th.Doc, Université de Bordeaux, 2007.
- ✓ Médéric Suon, optimisation de la chain logistique internationale a horizon stratégique, Th.Doc, Université Blaise pascal-clemont-fenand2, 2013.
- ✓ Mariem Trojet, «planification d'une chaîne logistique, approche par satisfaction de contraintes dynamiques », Th.Doc, Université Toulouse, 2014.
- ✓ Paul-Marine Edwards, «l'impacte de la citoyenneté sur la gestion de la Supply Chain», Master, Université paris1, 2010.
- ✓ Zerouk Mouloua, ordonnancement coopératifs par la chain logistiques, TH.Doc, Université de lorraine, 2007.

## Sites Internet :

- ✓ [www.aslog.com](http://www.aslog.com)
- ✓ <http://apec.fr>
- ✓ <http://www.buvetteetudiants.com/cours/95/les+outils+de+la+gestion+de+la+chaine+logistique>
- ✓ <Http://www.cat-logistique.com/supplychain.html>
- ✓ <http://chohmann.free.fr/>
- ✓ [www.droit-finance.net](http://www.droit-finance.net)
- ✓ <Http://www.google.com/search?q=schéma+de+la+chaine+logistique.html>
- ✓ <Http://www.logistique-management.com/document/pdf/article/10-2-211.pdf>
- ✓ [www.logistiqueconseil.org](http://www.logistiqueconseil.org)
- ✓ <Http://www.ma-logistique.ma/notions-logistique/27-les-types-de-flux-logistique.gtml>
- ✓ <Http://www.marketing-étudiant.fr>
- ✓ <http://www.orientation.com>
- ✓ Ahlem.A, « les systèmes de gestion de la chaîne logistique », article. <http://prez.com/bbbbgcklixdp/les-systemes-de-gestion-de-la-chaîne-logistique-sgclscm>
- ✓ Piloter la performance, <Http://www.piloter.org/quamité/cinq-zéro.htm>

## Liste des Figures :

<b>Figure 01</b> : La logistique en amont et en aval.....	10
<b>Figure 02</b> : Les fonctions logistiques.....	16
<b>Figure 03</b> : La chaîne logistique.....	32
<b>Figure 04</b> : Structure élémentaire d'une chaîne logistique.....	34
<b>Figure 05</b> : Entreprise multi-sites.....	35
<b>Figure 06</b> : Niveaux de décisions dans la chaîne logistique.....	43
<b>Figure 07</b> : Systèmes d'information logistique.....	46
<b>Figure 08</b> : Supply Chain Management.....	48
<b>Figure 09</b> : Processus de gestion des approvisionnements.....	51
<b>Figure 10</b> : La courbe d'Intégralité du modèle 20/80.....	53
<b>Figure 11</b> : Modèle de Wilson.....	54
<b>Figure 12</b> : Les flux dans le DRP.....	57
<b>Figure 13</b> : Logo de TMF.....	67
<b>Figure 14</b> : Organigramme de TMF.....	69
<b>Figure 15</b> : Porte conteneur.....	72
<b>Figure 16</b> : Semi-remorque Frigorifique.....	73
<b>Figure 17</b> : Camion Bâché.....	74
<b>Figure 18</b> : Stickers.....	74
<b>Figure 19</b> : Chariot élévateur.....	75
<b>Figure 20</b> : Echange de données informatisées.....	77

## Liste des tableaux :

<b>Tableau 01</b> : Evolution de la logistique.....	6
<b>Tableau 02</b> : Avantages et Inconvénients de chaque mode de transport.....	14
<b>Tableau 03</b> : Les différents matériels de TMF.....	72
<b>Tableau 04</b> : Porte conteneur acquis par année.....	73
<b>Tableau 05</b> : Remorques Frigorifiques acquis par année.....	75
<b>Tableau 06</b> : Evolution d'effectif de TMF.....	76

# Table des matières :

**Remerciements**

**Dédicaces**

**Liste des abréviations**

**Sommaire**

<b>Introduction générale</b> .....	1
<b>Chapitre 1 : Introduction à la logistique</b> .....	4
<b>Section 1 : Généralité sur la logistique</b> .....	4
<b>1-1 Historique</b> .....	4
<b>1-2 Evolution</b> .....	6
<b>1-3 Définition</b> .....	7
<b>1-4 Enjeux</b> .....	8
<b>Section 2 : Les différents types et fonctions logistiques</b> .....	9
<b>2-1 Les différents types de la logistique</b> .....	9
<b>2-1-1 Une logistique en amont</b> .....	9
<b>2-1-2 Une logistique en aval</b> .....	9
<b>2-2 Fonctions gérées par la logistique</b> .....	10
<b>2-2-1 La logistique d’approvisionnement</b> .....	10
<b>2-2-2 La logistique de production</b> .....	10
<b>2-2-3 La logistique de stockage</b> .....	11
<b>2-2-4 La logistique de distribution</b> .....	11

2-2-5 La logistique inverse.....	11
2-2-6 La logistique des transports.....	11
2-2-7 La logistique de soutien.....	16
2-3 Rôle et mission de la logistique.....	26
<b>Section 3 : la gestion des flux logistiques.....</b>	<b>18</b>
3-1 Les différents types de flux.....	18
3-1-1 Les flux physiques.....	18
3-1-2 Flux information.....	19
3-1-3 Flux financier.....	19
3-2 Planification des flux.....	20
3-3 Préparation et terminaison des flux.....	20
3-4 Mise en œuvre des flux.....	21
<b>Chapitre 2 : De la chaîne logistique au supply chain management.....</b>	<b>31</b>
<b>Section 1 : La chaîne logistique.....</b>	<b>31</b>
1-1 Définition.....	31
1-2 Les caractéristiques.....	32
1-3 Structure de la chaîne logistique.....	33
1-4 Les catégories de chaîne logistique.....	34
1-5 Les processus de chaîne logistique.....	35
1-6 Les niveaux d'intégration dans la chaîne logistique.....	36
1-7 Les enjeux de la chaîne logistique.....	37
1-8 Les métiers de logistique au sein de la chaîne logistique.....	38
1-8-1 Analyste logistique.....	38

<b>1-8-3</b>	Gestionnaire d'entrepôt.....	39
<b>1-8-4</b>	Logisticien.....	40
<b>Section 2</b>	: Les niveaux de décisions dans la chaîne logistique.....	41
<b>2-1</b>	Définition de la décision.....	41
<b>2-2</b>	Les différents niveaux de décision.....	41
<b>2-3</b>	Les outils d'aide à la décision.....	43
<b>Section 3</b>	: Supply chain Management.....	47
<b>3-1</b>	Historique.....	47
<b>3-2</b>	Définition.....	47
<b>3-3-</b>	.....	49
<b>3-4</b>	Les objectifs de Supply chain management.....	49
<b>3-5</b>	Les enjeux de supply chain management.....	50
<b>3-6</b>	La mise en gestion de la chaîne logistique.....	50
<b>3-6-1</b>	Gestion (achats/approvisionnements et stocks).....	51
<b>3-6-1-1</b>	Gestion des achats et approvisionnements.....	51
<b>3-6-1-2</b>	Gestion des stocks.....	52
<b>3-6-2</b>	Gestion de la production.....	54
<b>3-6-2-1</b>	Juste-à-temps.....	55
<b>3-6-2-2</b>	Le kanban.....	55
<b>3-6-3</b>	Gestion de la distribution.....	55
<b>3-6-4</b>	Gestion d'entrepôt.....	57
<b>Chapitre 3</b>	: Prestataire logistique.....	66
<b>Section 1</b>	: Présentation de l'organisme d'accueil.....	66

<b>1-1</b>	Présentation de TMF LOGISTICS.....	66
<b>1-2</b>	La structure de TMF.....	67
<b>1-2-1</b>	Direction des ressources humaines.....	67
<b>1-2-2</b>	Direction finance et comptabilité.....	68
<b>1-2-3-</b>	Direction commerciale.....	68
<b>1-2-4</b>	Direction transport logistique.....	68
<b>1-2-5</b>	Direction approvisionnement.....	69
<b>1-2-6</b>	Direction maintenance.....	69
<b>1-3</b>	Les principaux objectifs et opérations de TMF.....	70
<b>1-4</b>	Les principaux clients et concurrents de TMF.....	71
<b>Section 2</b>	Les moyens et outils de TMF.....	72
<b>2-1</b>	Les moyens de l'entreprise.....	72
<b>2-1-1</b>	Les moyens matériels.....	72
<b>2-1-1-1</b>	Porte conteneur.....	72
<b>2-1-1-2</b>	Semi-remorque frigorifique.....	73
<b>2-1-1-3</b>	Camion bâchée.....	74
<b>2-1-1-4</b>	Stickers.....	74
<b>2-1-1-5</b>	Chariots élévateur.....	75
<b>2-1-1-6</b>	Camion citerne.....	75
<b>2-1-1-7</b>	Dépannage de grande capacité.....	75
<b>2-1-1-8</b>	Grue mobile.....	76
<b>2-1-2</b>	Moyens humains.....	76
<b>2-2</b>	Les outils utilisés à TMF.....	77

<b>2-2-1</b> Transport Management Système.....	77
<b>2-2-2</b> Echange de données informatisées.....	77
<b>Section 3</b> : Traitement d'une opération d'acheminement de marchandises.....	78
<b>3-1</b> Description du processus d'acheminement.....	78
<b>Conclusion générale</b> .....	85

## **Liste bibliographiques**

## **Liste des figures**

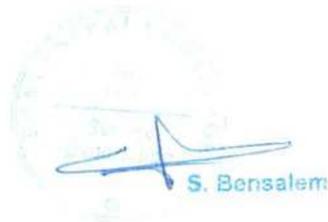
## **Liste des tableaux**

## **Annexes**

## Annexe n° 1

## CAR LETTER

<b>1 Expéditeur (nom, adresse, pays)</b>			<b>Lettre de Voiture International - CMR</b>			
S.P.A GENERAL EMBALLAGE ZAC de Taharacht, Akbou Akbou 06001 w Bejaia Algérie			This carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, the Convention on the Contract for the international Carriage of Goods by Road (CMR).			
<b>2 Destinataire (nom, adresse, pays)</b>			<b>16 Transporteur (nom, adresse, pays)</b>			
STE PALTEC Avenue Mohamed Ali HAMMAMI,Cité Monji Slim,Sid Thabet,Ariana -2020-TUNISIE			TMF LOGISTICS SPA  TR:07393-513-06 SR:12075-813-06 Frais de transport pour le client			
<b>3 Lieu de la livraison de la marchandise</b>			<b>17 Transporteur successifs (nom, adresse, pays)</b>			
Place: Avenue Mohamed Ali HAMMAMI,Cité Monji Slim,Sid Thabet,Ariana -2020-TUNISIE Country/Pays: TUNISIE			Point de passage 46 Bouchebka			
<b>4 Lieu et date de la prise en charge de la marchandise</b>			<b>18 Reserves et observations des transporteurs</b>			
Place: Akbou Country: Algérie Date:			POIDS DE LA REMORQUE:7,1T			
<b>5 Documents annexés</b>			<b>18 Reserves et observations des transporteurs</b>			
Facture N°126/2018 Liste de colisage certificat d'origine						
<b>6 Marques et numéros</b>	<b>7 Nombre des Colis</b>	<b>8 Mode d'emballage</b>	<b>9 Nature de la marchandise*</b>	<b>10 No statistique</b>	<b>11 Poids brut, kg</b>	<b>12 Cubage m³</b>
	4		Plaque en carton		1453.12	
	4		Plaque en carton		1453.12	
	6		Plaque en carton		2997.42	
	5		Plaque en carton		3322.85	
	5		Plaque en carton		2235.5	
Classe	Chiffre	Lettre	(ADR)			
<b>13 Instructions de l'expéditeur (formalités douanières et autres)</b>				<b>19 payable par</b>	<b>Expéditeur</b>	<b>Récepteur</b>
				Transport cost Discount Price down Supplement Incidental expense Diverse		
<b>14 Repayment</b>			<b>20 Conventions particulières</b>			
<b>15 Prescription d'affranchissement</b>						
Free Franco/fret						
Unfree Non franco/fret						
<b>21 Fait a Akbou Le 10/05/2018</b>			<b>23</b>			
<b>22 Signature ou timbre de l'expéditeur</b>			<b>24 Réception des marchandises</b>		Date	



S. Bensalem



TRANSPORT DE  
MARCHANDISES &  
FRIGORIFIQUES

نقل البضائع و التبريد

Akbou, le : 13/05/2018

**-ORDRE DE MISSION-**  
**N° 0167/TMF/2018**

**NOM ET PRENOM :** SALHI DJAMAL

**FONCTION :** Chauffeur Semi-remorque

**AFFECTATION :** Direction

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

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

**MOTIF DU DEPLACEMENT :** Livraison de marchandise.

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

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

**DATE DE DEPART :** 14/05/2018

**DATE DE RETOUR :** FIN DE MISSION

PC N° 06/06/0662/10 du 11/04/2010

EL KSEUR

Cachet et Signature du Directeur Général  
MAHDI MOURAD

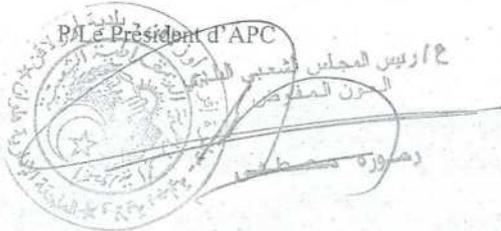
Vu pour la législation de signature  
De Mr : MAHDI MOURAD

Apposée ci-contre en notre  
Présence

Ouzellaguene, le : 13 MAT 2018



Directeur Général  
Mr Mourad MAHDI



SPA TMF LOGISTICS

TRANSPORT DE MARCHANDISES ET FRIGORIFIQUE Au Capital de 500 000 000 DA  
Zone d'Activité Taharacht Akbou 06001- Wilaya de Béjaia - ALGERIE

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

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






الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
 وزارة الزراعة والري والغابات  
 هذه البطاقة صالحة فقط للشركات الجزائرية

رقم البطاقة: 1796733  
 DZ

	المكتب الرئيسي: المكتب الموحد الجزائري للسيارات العنوان: إقامة شعياتي / واد خليفة - حيدرة - الجزائر 16033 الهاتف: 213 21601207 / 213 21601295 الفاكس: 213 21606475 البريد الإلكتروني: bua.algerie@gmail.com		
	الشركة المصدرة للبطاقة: <b>Société d'Assurance "28" algérie</b> 0606 d'AKBOU العنوان: RN 26 Sonatrach AKBOU Bejan Alger الهاتف: 034 36.31.34 الفاكس: 034 36.31.29 البريد الإلكتروني:		
اسم المؤمن له: <b>Zac TAHARACHTI</b>			
جنسية المركبة جزائرية	الغرض من الاستعمال T.P.M	سنة الصنع 2013	نوع المركبة tracteur - SCANIA
رقم المحرك (الموتور) 07410444 x 241VA	رقم الهيكل (الشاسيه) YS29442000374738	رقم اللوحة 07393 5B.06	
تاريخ التأمين الموافق 10/05/2018	من الساعة يوم	إلى الساعة الموافق 09/06/2018	
البلاد التي تسري فيها البطاقة Tunisie			
إجمالي القسط والرسوم (شامل الرسوم والضرائب الحكومية): $pN = 1054.63 + cp = 50 + TVA = 209.80 + 17.74 = 331.4 + TP = 40.11 = 1287.65$ تقوم الشركة المصدرة للبطاقة بمحاسبة مصلحة الضرائب على الرسوم المستحقة.			
تحريرها في يوم <b>الخميس</b> الموافق <b>10</b> من شهر <b>أيار</b> سنة <b>2018</b>			

هامش: كشط أو شطب أو تعديل في هذه الصفحة يبطل البطاقة وتعد لاغية.




الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
 رقم التغطية: 1796734 DZ

خاتم المكتب الموحد: 
 المكتب الموحد - المكتب الموحد الجزائري للسيارات  
 العنوان: إقامة شعيباني / واد حيدرة - حيدرة - 16033 الجزائر  
 الهاتف: 213 21601207 / 21601295  
 الفاكس: 213 21606475  
 البريد الإلكتروني: bua.algerie@gmail.com

توقيع وخاتم الشركة: 
 الشركة المصدرة للتغطية: **Societe d'Assurance "23" agence**  
**0606 d'AKBOU**  
 العنوان: RN 26 sono Trach AKBOU Bejaia Alger  
 الهاتف: 034 36.31.29 الفاكس: 034 36.31.34  
 البريد الإلكتروني:

اسم المؤمن له: **Spatif Logistics** العنوان: **Zac TAHARICH AKBOU** الهاتف: **034 1962 72**

نوع المركبة	سنة الصنع	العرض من الاستعمال	جنسية المركبة
Fourque - Flag	2013	TPM	جزائرية

رقم اللوحة	رقم الهيكل (الفاصلة)	رقم المحرك (الموتور)
075-813-06	WFDFCT3380201137212	SDS

سريان التأمين	من الساعة	يوم	الموافق
			2018/01/10
سريان التأمين	إلى الساعة	يوم	الموافق
			2018/06/09

البلاد التي تسري فيها البطاقة: **Tunisie**

إجمالي القسط والرسوم (شامل الرسوم والضرائب الحكومية):  
 $PIV = 5049,95 + CP = 50 + TVA = 960,99 + FCA = 7 = 153,09 + IPT = 40 + TTC = 6261,96$   
 تقوم الشركة المصدرة للبطاقة بمعالجة الضرائب على الرسوم المستحقة.

تحرير في يوم: **10** الموافق: **10** من شهر: **05** سنة: **2018**

شامران كسط أو شرط أو تعديل في هذه الصفحة يبطل البطاقة وتعد لاغية

Annexe n° 6



TRANSPORT DE  
MARCHANDISES &  
FRIGORIFIQUES  
نقل البضائع و التبريد

## PROCURATION

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

- *SALHI DJAMAL*

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

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

Akbou, le 13/05/2018

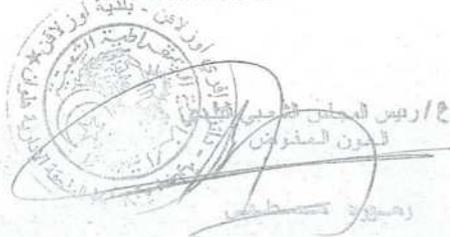
PC N° 06/06/0662/10 du 11/04/2010  
EL KSEUR

*Cachet et Signature du Directeur Général  
MAHDI MOURAD*

Vu pour la législation de signature  
De Mr : MAHDI MOURAD

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

P/Le Président d'APC



Directeur Général  
Mr Mourad MAHDI

SPA TMF LOGISTICS

TRANSPORT DE MARCHANDISES ET FRIGORIFIQUE - Au Capital de 509 805 000 DA  
Zone d'Activité Taharacht Akbou 06001- Wilaya de Béjaia - ALGERIE  
RC : 04 B 0184728-00/06 - MF: 000506250025265-Art : 06252486132- NIF : 000406018472857  
Tél : (00213) 34 19 62 72/75 - Fax: (00213) 34 19 62 71- Email : [contact@tmf-logistics.com](mailto:contact@tmf-logistics.com)

## **Résumé :**

La logistique occupe aujourd'hui une place très importante au sein de l'entreprise, car elle assure l'acheminement du produit vers le client dans les meilleurs délais possibles et à moindre coût.

L'exigence du client a fait de la logistique une fonction sans limite, qui participe dans la gestion de tous les processus de la chaîne logistique. La maîtrise de ces processus se fait par l'intervention d'un intermédiaire qui est le prestataire logistique, qui possède des moyens nécessaires pour mettre en œuvre des outils et méthodes de gestion de la chaîne logistique, qui contribue à l'amélioration de la performance de l'entreprise et de ces parties prenantes.

Mot clés : (la logistique, supply chain management, prestataire logistique).